O DISTRITO FEDERAL

9.13.154
B42

CAPES
CAMPANHA NACIONAL DE APERFEIÇOAMENTO DE PESSOAL DE NÍVEL SUPERIOR

ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

(DISTRITO FEDERAL)

SÉRIE LEVANTAMENTOS E ANÁLISES — 20
1959

349 19 2 60

APRESENTAÇÃO

Aspirando a contribuir para a adequada expansão dos quadros brasileiros de nível superior, em decorrência mesma dos propósitos que determinaram a sua criação, teria necessàriamente a CAPES de preocupar-se com o fator essencial a orientar aquêle objetivo, isto é, as necessidades nacionais de pessoal de alta qualificação, nos vários campos de atividade.

Estudar e estimar essas necessidades tornava-se, assim, uma das tarefas básicas e permanentes desta Campanha.

Sentiu-se, desde logo, entretanto, a complexidade do encargo, face aos múltiplos fatôres a equacionarem o problema em jôgo, circunstância que nos alertou no sentido de se evitarem as usuais formulações à base de metas estabelecidas segundo índices ou padrões prevalentes em outros países, critério evidentemente simplista, mesmo quando processadas as correções propostas a desfazer as inevitáveis disparidades estruturais e conjunturais dos complexos geo-sócio-econômicos em comparação, dada a ineficácia dêstes singelos ajustamentos face à complicada multimotivação daquelas diferenças.

Procurou-se, em conseqüência, uma aproximação direta do problema, fazendo-se com que a pesquisa partisse do estudo dos fatôres que fundamentariam — porque a condicionavam — a estimativa das nossas necessidades de pessoal qualificado. Visando simultâneamente uma avaliação regional e nacional, projetou-se coletar e equacionar dados e fatos que definissem as condições naturais, geográficas e demográficas, bem como o status *e as tendências do desenvolvimento econômico e social,*

sob os seus diversos aspectos, nas várias Unidades da Federação. À luz dessas informações, seriam então examinados os problemas das necessidades de pessoal superior e da formação do mesmo, global e setorialmente, no que respeita aos vários campos de atividade.

Dada a inexistência de levantamentos sistemáticos, que reunissem para cada Estado ou Território os dados requeridos, decidiu a CAPES promovê-los, para tal contratando os serviços da organização especializada "Serviços de Planejamento, Engenheiros e Economistas Associados" (SPL), que se responsabilizou pela elaboração de 22 monografias — uma para cada Estado, uma para os Territórios e outra para o Distrito Federal — nas quais, de acôrdo com o plano adiante exposto, e sob o título geral de "Estudos de Desenvolvimento Regional", se coletariam os dados e informações já referidas e se analisariam fatôres e tendências do desenvolvimento, nas várias Unidades, em função das necessidades de pessoal de nível superior.

Em monografia adicional, síntese e fecho das demais, serão especìficamente expostas as conclusões finais do estudo, quanto às necessidades de pessoal, considerado o problema, não sòmente do ponto de vista regional, como no seu aspecto setorial.

Obedeceu a elaboração das monografias ao seguinte plano geral:

I — Generalidades

A — Características geográficas
B — Características demográficas

II — A renda, a capitalização e o consumo

A — A evolução da renda
B — A utilização da renda

III — Fatôres da produção

A — Problemas de mão-de-obra
B — Recursos interiores disponíveis

C — Capital acumulado
D — Meios de transporte
E — Problemas de energia
F — Fatôres institucionais

IV — O Mercado

A — Condições da oferta
B — Características da procura
C — Intercâmbio externo

V — O desenvolvimento econômico e a necessidade de técnicos

A — Tendências do desenvolvimento
B — Efeitos do desenvolvimento econômico
C — Produção atual dos quadros técnicos
D — Necessidade de novos quadros

VI — Observações finais e anexos.

A presente monografia, relativa ao Distrito Federal, é um dos seis trabalhos que completam a série de publicações intitulada "Estudo de Desenvolvimento Regional", com a qual terá esta Campanha terminado a apresentação de um levantamento que, embora reclamado pelos interessados, até hoje não fôra promovido em âmbito nacional, e de acôrdo com planos e métodos uniformes para tôdas as Unidades consideradas.

Em breve, será dada à publicidade a monografia relativa às necessidades de pessoal qualificado, já referida, baseada nas conclusões retiradas dos presentes estudos.

Espera, a CAPES que, além do seu objetivo imediato de formulação de bases para análise e estimativa das necessidades de pessoal qualificado, venham os "Estudos de Desenvolvimento Regional" servir aos estudiosos dos assuntos brasileiros, pelo que lhes possam valer no esclarecimento dos problemas a que se dedicam, os dados, fatos e considerações que reúnem e divulgam.

Integram o grupo de especialistas que elaborou as monografias, nomes como Américo Barbosa de Oliveira, Alexandre Fontana Beltrão, Tomás Pompeu Accioly Borges e Moacir Paixão e Silva, cuja citação dispensa comentários, conhecidas que são a seriedade e a competência profissional com que já se desincumbiram de análogas tarefas anteriores. Caberá, entretanto, ao público leitor julgar do mérito e da utilidade do trabalho apresentado.

NOTA EXPLICATIVA

A presente monografia, elaborada sob a orientação e responsabilidade dos técnicos Américo Barbosa de Oliveira, Alexandre Fontana Beltrão, Tomás Pompeu Accioly Borges e Moacir Paixão e Silva, obedece a um sumário uniforme de exposição, fixado em têrmos gerais para tôdas as da série, fato que explica não ser igual o desenvolvimento dado aos diversos itens das vinte e duas monografias.

A principal dificuldade dêsse tipo de estudo consiste na inexistência de elaborações estatísticas sôbre a economia regional. Não obstante as limitações de custo do presente trabalho, procuramos elaborar os agregados mais necessários a um diagnóstico razoável da economia estadual, tais como, entrada e saída de recursos, investimentos, dispêndio, poupança e consumo. É claro que ainda há muito a fazer no sentido de aprofundar o conhecimento da evolução econômica de cada Unidade da Federação. Dessa forma, embora apresentando sôbre cada Estado maior dose de informações concretas do que as que se costuma encontrar nos raros estudos dessa natureza, reconhecemos a insuficiência do nosso trabalho que consideramos uma contribuição destinada a despertar interêsse para pesquisas mais aprofundadas.

O sumário uniformizador, adotado para as vinte e duas monografias programadas pela CAPES, prevê um sucinto exame dos aspectos geográficos e demográficos, à guisa de abertura. Logo a seguir, o exame dos dados da macro-economia permite situar o nível e a diferenciação das atividades geradoras de renda, chegando a quantificar alguns elementos da contabilidade social que o pesquisador pôde localizar ou estimar, utilizando métodos indicados no suplemento metodológico. Já no Capítulo III, volta-se, mais em detalhe, ao exame do quadro físico e

estrutural da economia, através do estudo dos fatôres mão-de-obra, recursos naturais, capital, energia e transportes, instituições. Em seguida a êste balanço, coloca-se a análise da produção, em seus múltiplos ramos e produtos, sob o título de oferta agrícola, industrial etc.. A pesquisa dos níveis de procura e da estrutura do intercâmbio comercial completam a visão da economia. Com base nestas múltiplas facêtas, abre-se a última parte do trabalho que trata do futuro da economia estadual. As projeções, enquadradas na malha da divisão administrativa, ressentem-se da não coincidência espacial com a unidade produtiva regional, onde estariam presentes os fenômenos da acumulação a mensurar. Alertados contra possíveis deformações do *approach* estadual, ainda mais quando interferem no processo regional ou estadual os fatos da conjuntura nacional e internacional, apresentamos as perspectivas de desenvolvimento, esboçando apenas as linhas mais gerais e incontroversas das mutações econômicas esperadas.

Registramos a colaboração eficiente, nesta monografia, dos técnicos José Zacarias Sá Carvalho e Eduardo Ferreira dos Santos.

Para atender ao objetivo da CAPES deveríamos levar o exame da atualidade econômica das regiões até ao campo das instituições sócio-econômicas de modo a poder concluir pelo estudo das questões da educação no âmbito de cada monografia. Tal desiderato — melhor examinada a relação entre a economia regional, de um lado, e a procura e oferta de técnicos, de outro — foi colocado como assunto de um estudo especial, que está sendo elaborado pela nossa equipe técnica.

Agradecemos a opinião crítica da Dr.ª Eloisa de Carvalho e do Prof. Gilberto Paim.

SPL — SERVIÇOS DE PLANEJAMENTO

ENGENHEIROS E ECONOMISTAS ASSOCIADOS

RELAÇÃO DAS FONTES

Abreviaturas		Nomes completos e endereços
1)	AGB	Associação de Geógrafos Brasileiros Rio de Janeiro — D.F.
2)	BNDE	Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico Rua 7 de Setembro, 48 — Rio de Janeiro — D.F.
3)	BPDF	Banco da Prefeitura do Distrito Federal S.A. Av. Rio Branco, 39 — Rio de Janeiro — D.F.
4)	CCA	Conselho Coordenador do Abastecimento Rua México, 3 — Rio de Janeiro — D.F.
5)	CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina Nações Unidas
6)	CNE	Conselho Nacional de Estatística Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
7)	CNG	Conselho Nacional de Geografia Av. Beira Mar, 436 — Rio de Janeiro — D.F.
8)	CNP	Conselho Nacional do Petróleo Av. 13 de Maio, 13 — Rio de Janeiro — D.F.
9)	CNPL	Comissão Nacional de Pecuária do Leite Praça 15 de Novembro — Rio de Janeiro — D.F.
10)	COBAST	Cia. Brasileira de Administração de Serviços Técnicos Av. Presidente Vargas, 642 — Rio de Janeiro — D.F.
11)	DAP	Departamento de Abastecimento da Prefeitura Av. Rio Branco, 277 — Rio de Janeiro — D.F.
12)	DCP	Departamento de Concessões da Prefeitura Av., Graça Aranha, 327 — Rio de Janeiro — D.F.
13)	DGEP	Departamento de Geografia e Estatística da Prefeitura Rua Alcindo Guanabara, 25 — Rio de Janeiro — D.F.
14)	DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem Av. Presidente Vargas, 522 — Rio de Janeiro — D.F.
15)	DNPRC	Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais Praça Mauá, 10 — Rio de Janeiro — D.F.
16)	FIDF	Federação das Indústrias do Distrito Federal Rua Santa Luzia, 685 — Rio de Janeiro — D.F.

Abreviaturas		Nomes completos e endereços
17)	FGV	Fundação Getúlio Vargas Praia de Botafogo, 186 — Rio de Janeiro — D.F.
18)	GEICON	Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval — Ministério da Viação e Obras Públicas Praça 15 de Novembro — Rio de Janeiro — D.F.
19)	IAPI	Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários Av. Almirante Barroso, 78 — Rio de Janeiro — D.F.
20)	IBE	Instituto Brasileira de Economia Fundação Getúlio Vargas
21)	IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística Av. Franklin Roosevelt, 166 — Rio de Janeiro — D.F.
22)	RPM	Refinaria de Petróleos de Manguinhos S.A. Av. Brasil, 3 285 — Rio de Janeiro — D.F.
23)	SEEF	Serviço de Estatística Econômica e Financeira Ministério da Fazenda Rio de Janeiro — D.F.
24)	SEP	Serviço de Estatística da Produção Av. Pasteur, 404 — Rio de Janeiro — D.F.
25)	SEPT	Serviço de Estatística da Previdência e Trabalho Ministério do Trabalho Rio de Janeiro — D.F.
26)	SFP	Secretaria de Finanças da Prefeitura Rua da Alfândega, 42 — Rio de Janeiro — D.F.
27)	SIFTRJ	Sindicato da Indústria de Fiação e Tecelagem do Rio de Janeiro Rua México, 168 — Rio de Janeiro — D.F.
28)	SIPF	Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos Av. Calógeras, 15 — Rio de Janeiro — D.F.
29)	SNR	Serviço Nacional do Recenseamento Av. Pasteur, 404 — Rio de Janeiro — D.F.
30)	SPL	Serviços de Planejamento — Engenheiros e Economistas Associados Av. Almirante Barroso, 6 — s/503 a 507 — Rio de Janeiro — D.F.

ÍNDICE

CAPÍTULO I

GENERALIDADES 17
A — CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS 17
B — CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS 26

CAPÍTULO II

A RENDA, A CAPITALIZAÇÃO E O CONSUMO 31
A — EVOLUÇÃO DA RENDA 31
Renda por setores 33
Remuneração dos fatôres 34
Renda real 38
B — UTILIZAÇÃO DA RENDA 41

CAPÍTULO III

FATÔRES DA PRODUÇÃO 45
A — PROBLEMAS DE MÃO-DE-OBRA 45
Oferta potencial 45
Mão-de-obra industrial 47
Concentração operária 47
Produtividade 49
Trabalhismo e previdência social 50
B — RECURSOS NATURAIS DISPONÍVEIS 52
Recursos minerais 52
Solos 53
C — CAPITAL ACUMULADO 54
D — MEIOS DE TRANSPORTE 56
Rodovias 57
Estradas de ferro 58

Transporte suburbano 59
Transportes Rio — Niterói 61
Transportes urbanos 62
Pôrto do Rio de Janeiro 64
Aeroportos 66

E — PROBLEMAS DE ENERGIA 67
Derivados de petróleo 71

F — FATÔRES INSTITUCIONAIS 71
As instituições de crédito 71
Forma institucional das emprêsas 73
Estrutura da propriedade na agricultura 74

CAPÍTULO IV

O MERCADO 77

A — CARACTERÍSTICAS DA OFERTA 77
Agricultura 77
Pesca 78
Indústria 79

B — CARACTERÍSTICAS DA PROCURA 96
Dificuldades do abastecimento 97
Fontes de abastecimento 100
Rêde de distribuição 101
Índice de custo da vida 102

C — FATÔRES DE INTERCÂMBIO 104

CAPÍTULO V

O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO 106

A — FATÔRES DETERMINANTES DO DESENVOLVIMENTO 106
Projeção da renda territorial 106
Efeitos da mudança da Capital 111

RELAÇÃO DOS QUADROS

I — DISTRITO FEDERAL E BRASIL — POPULAÇÃO PRESENTE NAS DATAS DOS RECENSEAMENTOS GERAIS 26

II — DISTRITO FEDERAL — MOVIMENTO DE MIGRANTES NA RODOVIA RIO — BAHIA 27

III — DISTRITO FEDERAL — POPULAÇÃO PRESENTE, SEGUNDO AS ZONAS 29

IV — DISTRITO FEDERAL — COMPOSIÇÃO ETÁRIA DA POPULAÇÃO 30

V — DISTRITO FEDERAL — PARTICIPAÇÃO NA RENDA NACIONAL, 1947-1956 32

VI — DISTRITO FEDERAL — RENDA TERRITORIAL, 1947-1956 . 33

VII — DISTRITO FEDERAL — RENDA DO SETOR TERCIÁRIO, 1947-1956 35

VIII — DISTRITO FEDERAL — RENDA TERRITORIAL, EXCETO AGRICULTURA —, REMUNERAÇÃO DOS FATÔRES, 1947-1956 37

IX — DISTRITO FEDERAL — ÍNDICES DA RENDA REAL 38

X — DISTRITO FEDERAL E BRASIL — RENDA REAL *PER CAPITA* 39

XI — DISTRITO FEDERAL — RENDA E PRODUTO TERRITORIAL, EM 1956 41

XII — DISTRITO FEDERAL — UTILIZAÇÃO DO DISPÊNDIO, EM 1956 42

XIII — DISTRITO FEDERAL — INVESTIMENTOS BRUTOS, EM 1956 44

XIV — DISTRITO FEDERAL — MÃO-DE-OBRA OCUPADA, 1940 E 1950 46

XV — DISTRITO FEDERAL — ESTRUTURA DO EMPRÊGO NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO 48

XVI — DISTRITO FEDERAL — MOVIMENTO NA JUSTIÇA DO TRABALHO, EM 1956 51

XVII — DISTRITO FEDERAL — STOCKS DE CAPITAL, SEGUNDO O CENSO DE 1950 55

XVIII — DISTRITO FEDERAL — MÉDIA DIÁRIA DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS, NO 1.º TRIMESTRE DO ANO 58

XIX — DISTRITO FEDERAL — PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELOS TRENS DE SUBÚRBIO 61
XX — DISTRITO FEDERAL — TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ENTRE RIO E NITERÓI 61
XXI — DISTRITO FEDERAL — TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM BONDES 62
XXII — DISTRITO FEDERAL — TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM ÔNIBUS 63
XXIII — DISTRITO FEDERAL — ENTRADAS DE NAVIOS NOS PORTOS DO RIO E SANTOS 65
XXIV — DISTRITO FEDERAL — MOVIMENTO DO TRÁFEFO AÉREO DE PASSAGEIROS 66
XXV — DISTRITO FEDERAL — CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA 68
XXVI — DISTRITO FEDERAL — CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA NAS INDÚSTRIAS DE TRANSFORMAÇÃO 68
XXVII — DISTRITO FEDERAL — CONSUMO DE DERIVADOS DO PETRÓLEO, 1952-1956 71
XXVIII — DISTRITO FEDERAL — N.º E ÁREA DOS ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS, SEGUNDO GRUPOS DE ÁREA, 1940 E 1950 75
XXIX — DISTRITO FEDERAL — PRODUÇÃO AGRÍCOLA, 1956 78
XXX — DISTRITO FEDERAL — VALOR ADICIONADO NA INDÚSTRIA, EM 1955 80
XXXI — DISTRITO FEDERAL — EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA 85
XXXII — DISTRITO FEDERAL — EXPANSÃO INDUSTRIAL 86
XXXIII — DISTRITO FEDERAL — VALOR ADICIONADO E SALÁRIO PAGO NA INDÚSTRIA, 1955 87
XXXIV — DISTRITO FEDERAL — LOCALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA, EM 1952 91
XXXV — DISTRITO FEDERAL — PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA REGIÃO GUANABARA, EM 1955 94
XXXVI — DISTRITO FEDERAL — ÍNDICES DO CUSTO DA VIDA 102
XXXVII — DISTRITO FEDERAL — PREÇOS DOS GÊNEROS ALIMENTÍCIOS NOS BAIRROS, EM MAIO DE 1956 103
XXXVIII — DISTRITO FEDERAL — BALANÇA COMERCIAL 105
XXXIX — DISTRITO FEDERAL — PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS PARA O ESTRANGEIRO 107
XL — DISTRITO FEDERAL — PROJEÇÃO DO PRODUTO E DO DISPÊNDIO EM 1965 109

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

A — CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS

Com uma área de 1 356 km², o Distrito Federal constitui um minúsculo território, em relação à extensa superfície brasileira. Originou-se no século XIX de uma pequena fração da antiga Província do Rio de Janeiro, onde se encontrava a cidade do Rio de Janeiro, destacada para Capital do País.

O fator geográfico essencial do Distrito Federal é, naturalmente, a ocupação urbana, embora ainda grande parte do seu território (cêrca de 91% em 1948) constitua área rural, ou mata. Nos restantes 9% do terreno em 1948 confinava-se um aglomerado de cêrca de 2,5 milhões de habitantes.

Ao mesmo tempo que se observa não ter a expansão urbana ocupado tôda a área do Distrito Federal, verifica-se que o crescimento da cidade a partir das margens da entrada da baía de Guanabara se fêz em diversas direções, acompanhando as grandes vias de comunicação para o interior e não se prendendo a limites político-administrativos. A progressão urbana extravasou as fronteiras do Distrito Federal, fazendo expandir os pequenos centros fluminenses vizinhos da Capital, criando as "cidades-dormitório".

A rigor, a cidade do Rio de Janeiro é apenas a parte principal e mais extensa da área metropolitana desenvolvida em tôrno da Guanabara, resultante de um processo de concentração de atividades comerciais, industriais e administrativas. Incluem-se nessa área Niterói, São Gonçalo, Caxias, São João de Miriti, Nilópolis e Nova Iguaçu e, em diversos trechos, observam-se conurbações realizadas ou em vias de realização, como entre São Gonçalo e Niterói, entre a Capital Federal e Caxias ou entre a Capital e Nilópolis.

No sentido leste-oeste, a área metropolitana estende-se de Santa Cruz, núcleo ocidental do Distrito Federal, a Alcântara, bairro de São Gonçalo, no extremo oriental, perfazendo 75 km aproximadamente, em linha reta; do moderno bairro de Copacabana, o mais meridional, a Caxias, cidade-dormitório, ao norte, a distância é de cêrca de 30 km. Dentro dêstes limites, a área urbana apresenta construções contínuas ou com pequenos trechos ainda desocupados, onde se agrupam cêrca de 3 500 000 habitantes (1).

A formação da metrópole, com tais proporções, é fenômeno relativamente recente, relacionado ao ciclo industrial, no qual o País penetrou, neste século. O desenvolvimento das atividades industriais, que se fêz acompanhar da expansão da vida urbana, acarretou a diminuição relativa da importância das atividades agrícolas, em tôrno da área metropolitana. Em muitos trechos, a vida agrícola desapareceu completamente, entre as conquistas do crescimento urbano.

Nos seus primórdios, a importância da cidade do Rio de Janeiro dependia do florescimento da agricultura regional. Nos primeiros séculos de colonização, a cidade ocupava o centro de uma das principais áreas açucareiras do País. O nome de Engenho dado a diversos bairros da cidade (Engenho Novo, Engenho Velho, Engenho de Dentro) é reminiscência da antiga zona rural. Posteriormente, foi nos arredores do Rio de Janeiro que teve início, pràticamente, o ciclo cafeeiro no Brasil Tropical Atlântico, muito embora as lavouras não vingassem na Baixada Fluminense e fôssem instalar-se no Planalto. A vida rural na região da cidade era muito importante no comêço do século XIX, quando o Rio tinha apenas 50 000 habitantes.

O grande surto da vida urbana inicia-se apenas na era republicana. Nas primeiras décadas dêste século ainda se assistiu ao desenvolvimento da citricultura em tôrno do Rio de Janeiro, inclusive nas áreas rurais do Distrito Federal; o progresso da cidade já se vinha fazendo, contudo, independentemente daquilo que ocorria na região e os laranjais não resistiram ao avanço da urbanização: pomares converteram-se em loteamentos. Na área de Campo Grande, nos dias de hoje, êste processo ainda pode ser observado. O divórcio entre as metrópole e a região explica a exis-

---

(1) Pedro Pinchas Geiger — "A Baixada Fluminense e a Área Metropolitana do Rio de Janeiro" — *in* Volume VI da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros.

tência de tantas terras desaproveitadas, nas paisagens situadas em tôrno da grande cidade.

Entre as causas da concentração urbana, ao lado da condição de centro Político-administrativo do País, desde a segunda metade do século XVIII, sobressai, em primeiro plano, a "posição geográfica", na qual se inclui a baía de Guanabara, com as suas condições portuárias. O Rio de Janeiro, como cidade portuária, gozou sempre de um papel relevante entre os centros urbanos do País, desde os tempos coloniais, quando a vida das cidades carecia de maior importância.

O crescimento da cidade acarretou o aumento do mercado consumidor, estimulando a instalação de novas indústrias, enquanto a ampliação da base industrial se traduzia, por sua vez, na expansão da cidade. O aumento do mercado consumidor do Rio de Janeiro explica também, em parte, o desenvolvimento industrial nas cidades vizinhas de Niterói, São Gonçalo, Caxias e Nova Iguaçu.

"O elemento fundamental da posição do Rio de Janeiro é a presença da baía de Guanabara" (1). Localizada a 23.º latitude Sul, a Guanabara salienta-se no trecho pouco recortado do litoral atlântico, compreendido entre o equador e o trópico. Da baía de Todos os Santos para o Sul, é o mais amplo e vantajoso abrigo para o estabelecimento de um pôrto. "Constitui a Guanabara uma das mais notáveis reentrâncias de nosso litoral, ampla e ao mesmo tempo abrigada, pois se estende de norte a sul, por cêrca de 25 km. Ao contrário da baía de ilha Grande, por demais aberta e da de Santos, na realidade apenas uma embocadura afogada e, portanto, pouco desenvolvida lateralmente, a Guanabara possui uma barra estreita, pois apenas 1 600 m medeiam entre os dois montes rochosos que a balizam, enquanto para o interior, forma um recesso amplo (mais de 20 km W SW — ENE), ao qual, como no caso da baía de Todos os Santos, se aplica a designação de recôncavo" (2).

Se os sítios das margens desta baía não eram favoráveis ao estabelecimento de uma grande cidade, devido aos obstáculos das montanhas e dos pântanos, ofereciam, entretanto, amplas possibilidades para instalações portuárias.

---

(1) Lísia M. Cavalcanti Bernardes — Importância da Posição como fator do crescimento do Rio de Janeiro. Conferência no Curso de Geografia do Distrito Federal da Associação dos Geógrafos Brasileiros.

(2) Lísia M. Cavalcanti Bernardes — Op. cit.

No início da era colonial, o gargalo estreito da baía, comprimido entre morros, favorecia o abrigo e a defesa; atualmente, as vantagens residem nas profundidades que permitem a entrada de navios de qualquer calado: não se verifica aí a deposição intensa de material observada em outras barras, onerando os custos de manutenção do acesso aos portos.

A função inicial do pôrto da cidade do Rio de Janeiro foi a de entreposto comercial e pôrto de exportação para o açúcar da região agrícola do recôncavo da Guanabara. Já se ressaltavam, porém, as vantagens do local no domínio das comunicações da Europa e América do Norte com a bacia do Prata, na sua situação perante a passagem do Atlântico para o Oceano Índico e nas condições favoráveis ao estabelecimento de uma praça forte. Novas vantagens decorrem da localização do Rio de Janeiro, no século XVIII, graças à tendência de canalização das relações comerciais de Minas Gerais com o exterior. No século XIX, o pôrto torna-se o escoadouro da região tropical atlântica, onde se desenvolveu a primeira fase do ciclo cafeeiro brasileiro. No Brasil independente, o Rio de Janeiro acumula também as funções de capital política e administrativa; era o centro comercial mais importante de uma extensa região, onde se desenvolviam atividades agrícolas e minerais, salientando-se, naturalmente, a economia cafeeira. Tornava-se, também, o centro financeiro do País.

Assim, não foi por acaso que, na área da Guanabara, surgissem os primeiro trilhos ferroviários do Brasil, em meados do século passado e que, pela mesma época, aparecessem algumas indústrias de maior envergadura. As ligações ferroviárias fortaleceram o pôrto do Rio de Janeiro e, mais tarde, já na República, a construção do cais e a sua modernização asseguraram a sua posição ímpar, como escoadouro de um grande trecho do Brasil.

Ao desenvolver-se a industrialização do Brasil, no século XX, o moderno pôrto constituiu um dos fatôres para que se estabelecesse no Rio de Janeiro uma das grandes bases dêste surto.

A posição da Capital é fortalecida pela existência de uma região relativamente desenvolvida no sudeste do Brasil, que inclui o Estado do Rio de Janeiro, a zona da Mata e o planalto de Minas Gerais e o Espírito Santo. O Rio de Janeiro é o mais importante centro comercial desta região, dela recebendo matérias-primas para o seu mercado e o maior contingente de migrantes que acorrem para a Capital Federal. Por sua

vez, o Distrito Federal é o abastecedor de produtos industriais, e o principal centro financeiro e cultural de tôdas essas áreas.

Dentre as condições fisiográficas do Distrito Federal, a baía de Guanabara, por si mesma, explicaria grande parte do seu desenvolvimento econômico. Os demais aspectos físicos favoreceriam também a expansão das funções metropolitanas. A própria atividade turística no Rio de Janeiro, que é, aliás, acanhada, não se apóia apenas nas decantadas belezas naturais; a composição da corrente nacional de visitantes abrange grande número de pessoas que vêm ao Rio "para ver a Capital" (1).

O Distrito Federal apresenta, ao sul, o conjunto montanhoso dos dois grandes maciços costeiros: o da Tijuca e o da Pedra Branca, que atingem altitude superior a 1 000 metros. As encostas do maciço da Tijuca mergulham, em certos trechos, diretamente no Oceano Atlântico e, em outros as planícies litorâneas são constituídas de restingas, como a que barra a lagoa Rodrigo de Freitas. Mais estreita a leste, a planície alarga-se a oeste, nos trechos meridional e ocidental do maciço da Pedra Branca, a boa distância da baía de Guanabara.

A erosão intensa produziu nestes maciços um relêvo bastante acidentado, onde se encontram vales relativamente largos e profundos, formando contraste com a vasta depressão que se estende ao norte, desde as montanhas litorâneas até à frente dissecada contínua da Serra do Mar. No Distrito Federal, esta depressão corresponde a: 1.º) "morros e baixos níveis de colinas, cortados por vales mais ou menos largos; alguns pequenos maciços cristalinos, isolados, que atingem altitudes bastante elevadas, destacam-se do conjunto da superfície — entre êles, a serra Madureira, nos limites do Distrito Federal com o Estado do Rio de Janeiro" (2). — 2.º) Amplas planícies aluviais, como as do Iguaçu e Guandu, na região fronteiriça ou como as dos rios Maracanã e Joana.

Foi sôbre esta disposição do relêvo que se organizou a vida urbana do Rio de Janeiro. Em alguns pontos as áreas planas estrangulam-se entre a montanha e o mar: aqui, estas áreas compõem-se de areias, acolá de pântanos. Nas planícies mais amplas os terrenos são pantanosos e inúmeras zonas urbanizadas do Rio de Janeiro tiveram que ser prèviamente aterradas.

---

(1) Luís Emídio de Melo Filho — Palestra no Curso de Geografia Carioca, da Associação dos Geógrafos Brasileiros, secção regional do Rio de Janeiro.

(2) Pedro Pinchas Geiger — obra citada.

De um modo geral, o relêvo é fator de fragmentação da cidade, com o isolamento dos bairros que, ora ocupam um vale entre encostas abruptas, ora uma restinga litorânea, ora um atêrro litorâneo (Urca) ou o alto de um espigão (Santa Teresa). Freqüentemente, os bairros apresentam apenas uma ou duas ligações com as outras partes da cidade.

O desaparecimento da vegetação original, que cobria os morros cariocas com uma exuberante floresta tropical, faz com que as chuvas provoquem verdadeiras enxurradas, quando são arrastadas grandes quantidades de material argiloso. O fenômeno da deposição é agravado quando se verificam fortes quedas de água: é a ocasião das maiores inundações da cidade, restabelecendo-se então, provisòriamente, o represamento das águas nos antigos locais de lagoas e pântanos, isto é, nos trechos de menor altitude.

Ao lado das dificuldades criadas pelo relêvo, figuram, porém, certas vantagens referentes ao clima local e ao aproveitamento dos recursos naturais. O conjunto montanhoso torna a cidade mais úmida, graças às chuvas de relêvo e os cursos de água, bem alimentados, são aproveitados pelos estabelecimentos industriais. A amenização da temperatura pela altitude permite atividades de veraneio dentro do próprio Distrito Federal.

Zoneamento — O Distrito Federal pode ser dividido nas seguintes zonas:

1) *Centro da Cidade* — Corresponde à área ocupada pela antiga cidade da época colonial, nas proximidades da entrada da baía de Guanabara. Naturalmente, a paisagem atual é muito diferente, tanto no que diz respeito às edificações, como ao plano da cidade. As colinas, onde se processou a ocupação urbana inicial, foram relegadas a segundo plano, tornando-se marginais, enquanto as planícies, outrora pantanosas e coalhadas de lagoas, foram tomadas paulatinamente. Ao mar foram conquistados trechos, com o objetivo de alargar a cidade. A grande circulação moderna estabeleceu-se nestas áreas.

A manutenção do centro urbano em seu antigo sítio encontra algumas explicações de cunho geográfico. No seu desenvolvimento, a cidade contornou os alinhamentos costeiros já referidos, avançando pelo sul, ao longo da orla marítima e pelo norte, através das planícies e colinas interiores. As principais comunicações entre as chamadas "zona Sul" e a

DISTRITO FEDERAL
E S C A L A
FERROVIA
RODOVIA
LIMITE INTERESTADUAL
ESTADO DO RIO DE JANEIRO
ZONA URBANA
ZONA SUBURBANA
ZONA RURAL
OCEANO ATLÂNTICO
BAÍA DE GUANABARA
BAÍA DE SEPETIBA
RIO DE JANEIRO
NITERÓI
SÃO GONÇALO
MAGÉ
TAMOIOS
SÃO PETRÓPOLIS
NOVA IGUAÇU
MARAPICÚ
PARA S. PAULO
MONUMENTO RODOVIÁRIO
RODOVIA PARA BUENOS AIRES
TAQUARI
SANTA CRUZ
PACIÊNCIA
CAMPO GRANDE
SEPETIBA
RESERVA DE MARAMBAIA

"zona Norte" da cidade realizam-se contornando o maciço pelo leste, isto é, pelo trecho da entrada da baía, que corresponde ao centro da cidade.

Zona Sul — Constituem-na os bairros que ocupam as enseadas de praias arenosas, bem como os vales que se entalham nas vertentes meridionais do maciço carioca. As condições geográficas, como a existência de praias, e o clima amenizado pelas brisas marinhas, provocaram o adensamento da população nesta parte da cidade. A zona Sul é essencialmente residencial, mas importantes centros comerciais têm-se desenvolvido, devido à concentração de populações de alto padrão de consumo.

Santa Teresa — Trata-se de uma zona edificada no morro, porém bem urbanizada. Situada na serra da Carioca, entre as colinas do centro da cidade e os flancos do Corcovado, Santa Teresa usufrui um clima ameno e a facilidade de acesso.

Zona Norte — Ao norte dos maciços costeiros, maiores extensões de relêvo pouco acidentado de colinas e vales largos possibilitaram a organização, nesta área, da maior parte do espaço ocupado pela massa urbana da área metropolitana.

A zona Norte é constituída por um conjunto de bairros que se estendem desde o centro da cidade, em direção oeste e norte, até que se penetre na chamada zona suburbana. Nas proximidades dos rios localizam-se as indústrias, como o lanifício Alto da Boa Vista, fábrica Maracanã, Covilhã e Companhia Fiação e Tecelagem Corcovado, ao longo do Maracanã, a fábrica Confiança, junto ao rio Joana, e ainda nas vizinhanças da zona portuária, às margens das ferrovias e rodovias.

Com o tempo, os bairros diferenciaram-se; alguns, graças à valorização dos terrenos e à ocupação dos espaços vazios, deixaram de contar com novas emprêsas industriais. São bairros essencialmente residenciais, como Tijuca, Vila Isabel. São Cristóvão já apresenta uma concentração industrial, situada junto ao pôrto e em tôrno da rodovia que conduz ao interior do País, a Avenida Brasil.

De um modo geral, os trechos situados mais próximos dos grandes maciços costeiros, deixaram de progredir industrialmente, ao contrário do que sucede com a orla lodosa da baía ou com os grandes eixos de comunicação com o interior.

Zona Suburbana — Os antigos subúrbios da cidade eram formados por pequenos núcleos urbanos, distantes e de acesso mais difícil, separados do corpo principal da cidade, por espaços vazios. Caracterizaram-se pelo transporte urbano ferroviário. Hoje já se torna mais problemático separar o subúrbio da zona urbana: a designação de subúrbio, em muitos casos, é mera recordação histórica para determinadas áreas, que sofreram forte mudança fisionômica e funcional. É o caso do Méier que, de subúrbio da linha da Central passou a figurar como mais um bairro da cidade, com as suas ruas asfaltadas, lojas de comércio fino e intensa ligação direta com o centro da cidade.

A definição de área urbana e suburbana tem importância prática, pois há uma variação dos impostos municipais, de acôrdo com a localização numa ou noutra área. Parece-nos que os subúrbios do Rio de Janeiro abrangeriam as localidades a partir das Estações do Engenho de Dentro, na Central do Brasil e de Bonsucesso, na Leopoldina, em direção ao interior. Distinguem-se os subúrbios da Central, da linha Auxiliar, do Rio d'Ouro e da Leopoldina que correspondem às ferrovias que servem êstes núcleos urbanos.

Zona Rural — Grande parte do Distrito Federal forma as áreas rurais. Ainda, no interior da massa urbanizada, encontram-se vestígios da antiga ocupação agrícola, formando manchas insuladas: no Rio Comprido, Jacarepaguá, Madureira, Irajá, existe alguma produção de verduras.

A paisagem rural, pròpriamente dita, compreende a zona ao sul do maciço costeiro da Pedra Branca, onde domina a cultura de legumes e bananas, destinada às feiras do Rio; as bananeiras ocupam as vertentes meridionais das montanhas e também a baixada de Jacarepaguá, onde é intensa a produção de legumes. As vertentes do norte e oeste dêste maciço são igualmente cultivadas: distingue-se aí uma fruticultura importante de laranja, banana e mamão. A planície a oeste de Bangu apresenta vastos espaços desocupados como conseqüência do loteamento urbano, que também assume importância na vertente ocidental do maciço. Campo Grande é um centro urbano para esta zona agrícola e, ao mesmo tempo, constitui um dos subúrbios do Rio de Janeiro; a sudoeste de Campo Grande a planície de aluviões hidromórficos apresenta grandes extensões não aproveitadas, enquanto não forem bem drenadas.

B — CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS

De acôrdo com o Censo Demográfico, em 1950, o Distrito Federal possuía uma população de 2 377 000 pessoas, composta de 1 162 000 homens e 1 215 000 mulheres.

A população do Distrito Federal é urbana na sua quase totalidade (97% em 1950) e tem crescido notàvelmente.

O intenso crescimento da população do Distrito Federal está acompanhado do agravamento das condições de vida de amplas camadas sociais com repercussão sôbre o funcionamento dos seus serviços públicos elementares, à míngua de obras de ampliação e modernização.

Como conseqüência das correntes migratórias verifica-se a multiplicação da população das favelas do Rio de Janeiro. Em 1948, existiam 105 favelas, que abrigavam uma população de 138 837 pessoas, ou seja, 7% da população total do Distrito Federal (1). Atualmente, estima-se em 600 000 o número de favelados.

O quadro I retrata o crescimento da população carioca no período de 1872 a 1950. A posição relativa do Distrito Federal passou de 2,8%, no início do período, para 4,6%, no fim do mesmo. Entre os dois últimos censos a população carioca aumentou de 35% ao passo que a população do País cresceu de 26%.

I — DISTRITO FEDERAL E BRASIL — *POPULAÇÃO PRESENTE NAS DATAS DOS RECENSEAMENTOS GERAIS*

(milhares de habitantes)

Censos	*Distrito Federal*	*Brasil*	*%*
1872	275	9 930	2,8
1890	523	14 334	3,6
1900	811	17 438	4,7
1920	1 158	30 636	3,8
1940	1 764	41 236	4,3
1950	2 377	51 944	4,6

Fonte: Censo Demográfico, 1950.

(1) "Censo das Favelas", publicado pela Prefeitura do Distrito Federal, Rio, 1949.

É óbvio que a divisão político-administrativa restringe a apreciação do fenômeno do crescimento da população do Rio de Janeiro, e por excluir as populações das áreas adjacentes. Observando, pois, o fenômeno de um ponto de vista amplo, devemos incluir num todo a população do Distrito, do Contôrno e da Orla Oriental, como segue (1):

Área	*(1 000 habitantes)* 1940	1950	*Aumento (%)*
Distrito Federal	1 764	2 377	35
Área do Contôrno	157	391	149
Orla Oriental	232	314	35
Total	*2 153*	*3 082*	*43*

É evidente a tendência de os migrantes que demandam a Capital da República se localizarem em proporção cada vez maior na Área do Contôrno, dadas as dificuldades de moradia no Distrito Federal. Portanto, o processo de urbanização na área metropolitana é mais intenso do que deixa entrever o simples crescimento da população carioca.

O forte incremento da população do Distrito Federal deve-se à imigração de naturais de outras regiões do País. A propósito, o quadro II fornece indicações sôbre o deslocamento de nordestinos para o Rio de Janeiro, pela Rio—Bahia, nos anos de 1954 a 1956.

II — DISTRITO FEDERAL — *MOVIMENTO DE MIGRANTES NA RODOVIA RIO—BAHIA*

Procedência	*1954*	*1955*	*1956*
Piauí	62	19	—
Ceará	2 077	929	171
Rio Grande do Norte ..	282	55	82
Paraíba	10 177	5 120	5 061
Pernambuco	747	437	331
Alagoas	371	137	—
Sergipe	221	49	—
Bahia	756	382	158
Entradas	14 693	7 158	5 803
Saídas	7 703	2 743	3 475
Saldo	6 990	4 415	2 328

Fonte: Boletins Estatísticos do I.B.G.E..

(1) Censos Demográficos do Distrito Federal e do Estado do Rio de Janeiro — S.N.R..

Do mesmo se depreendem duas tendências: 1.ª) a sêca de 1954 contribuiu para acelerar o fluxo normal de migrantes nordestinos para o Rio de Janeiro, e 2.ª) os paraibanos têm formado, nos últimos anos, o maior contingente de flagelados que demandam a Capital da República.

Analisando a distribuição da população pelas zonas e circunscrições do Distrito Federal, expressa no quadro III, constatamos que o incremento demográfico registrado de 1940 a 1950 corresponde em grande parte ao aumento da população da zona Suburbana. Esta elevou-se de 56% enquanto a da zona Sul aumentou de 46% e a da zona Norte cresceu de 23%.

A zona Central registrou tendência oposta à das demais, pois, ao invés de ganhar, perdeu população. O fenômeno atingiu tôdas as circunscrições da zona, exceção feita de Ajuda (ou Lapa) e Santa Teresa (que forma, na verdade, uma zona distinta). As que mais perderam moradores foram a de São Domingos (-53%), Candelária (-41%) e Santa Rita (-40%), circunscrições atingidas por demolições que tinham em vista o alargamento de artérias centrais ou a construção de edifícios comerciais.

Essas tendências influíram na estrutura urbana da população, do seguinte modo:

Zonas	*1940*	*%*	*1950*	*%*
Sul	246 445	14	359 681	15
Central	245 752	14	219 955	9
Norte	550 568	31	679 236	29
Suburbana	716 502	41	1 116 408	47

A composição da população carioca, segundo a origem dos seus componentes, mostra que do total de 2 377 000 habitantes, em 1950, apenas 1 237 000 pessoas, ou sejam, 52% do total, eram naturais do Distrito Federal. Os restantes 1 140 000 habitantes compunham-se de 196 000 estrangeiros (8% do total), 15 000 brasileiros naturalizados (1%) e 929 000 naturais dos Estados e Territórios (39%). É interessante observar, no entanto, que de um censo para o outro a presença de cariocas nas demais Unidades da Federação aumentou, em têrmos rela-

III — DISTRITO FEDERAL — *POPULAÇÃO PRESENTE, SEGUNDO AS ZONAS*

Zonas e Circunscrições	*1940*	*1950*	*Aumento ou diminuição (%)*
Sul	*246 445*	*359 681*	+ *46*
Glória	61 728	82 563	+ 34
Lagoa	54 992	59 460	+ 8
Gávea	55 592	88 409	+ 59
Copacabana	74 133	129 249	+ 74
Central	*245 752*	*219 955*	— *10*
Candelária	1 812	1 069	— 41
São José	9 256	6 684	— 28
Santa Rita	15 987	9 567	— 40
São Domingos	7 498	3 521	— 53
Sacramento	7 858	5 865	— 25
Ajuda	7 441	11 103	+ 49
Santo Antônio	32 903	26 951	— 18
Santa Teresa	61 476	71 733	+ 17
Santana	20 290	14 911	— 27
Gamboa	38 791	31 324	— 19
Espírito Santo	42 440	37 227	— 18
Norte	*550 568*	*679 236*	+ *23*
Rio Comprido	61 957	70 979	+ 15
Engenho Velho	37 796	41 721	+ 10
São Cristóvão	70 984	76 604	+ 8
Tijuca	64 499	80 011	+ 24
Andaraí	95 666	116 180	+ 21
Engenho Novo	78 631	122 977	+ 56
Méier	68 685	84 601	+ 23
Inhaúma	72 350	86 163	+ 19
Suburbana	*716 502*	*1 116 408*	+ *56*
Piedade	84 269	110 962	+ 32
Penha	95 359	140 628	+ 47
Irajá	77 905	123 234	+ 58
Pavuna	56 173	98 594	+ 75
Madureira	111 333	157 796	+ 42
Anchieta	35 891	75 600	+ 111
Jacarepaguá	71 425	107 093	+ 50
Realengo	90 387	150 712	+ 67
Campo Grande	35 035	59 752	+ 70
Guaratiba	14 644	20 516	+ 40
Santa Cruz	21 146	31 564	+ 49
Ilhas	22 935	39 957	+ 74
População em trânsito	*4 874*	*2 171*	— *55*
Total	*1 764 141*	*2 377 451*	+ *35*

Fonte: Censos Demográficos do Distrito Federal, S.N.R..

tivos, mais do que a presença de naturais dessas Unidades no Distrito Federal (1):

	1940	1950	Aumento %
Naturais dos Estados e Territórios no Distrito	633 686	924 846	47
Naturais do Distrito nas demais Unidades Federativas.	82 386	142 053	72
Saldo	+ 551 300	+ 787 793	43

Ainda assim, houve um substancial acréscimo no saldo do balanço migratório e o grande afluxo de migrantes nos anos mais recentes faz supor que, em 1960, o saldo seja superior ao de 1950.

A distribuição por idades da população do Distrito Federal (quadro IV) revela bem o papel da corrente migratória no crescimento demográfico em especial em certos grupos de idade. No Censo de 1950, por exemplo, os grupos de idade de 20 a 39 anos apresentavam contingentes superiores aos grupos de idade correspondentes (10-29 anos) em 1940.

A diferença encontrada é da ordem de 23% e só pode ser explicada pela forte afluência de gente de fora. Mais acentuada é a diferença no grupo de 10 a 19 anos de idade em 1950 (cêrca de 29%).

IV — DISTRITO FEDERAL — *COMPOSIÇÃO ETÁRIA DA POPULAÇÃO*

Idade	*1940*	*1950*
0 a 4 anos	182 847	258 558
5 a 9 "	174 818	206 220
10 a 14 "	178 398	209 021
15 a 19 "	174 334	241 561
20 a 29 "	357 812	502 075
30 a 39 "	286 297	371 842
40 a 49 "	196 645	273 419
50 a 59 "	120 718	171 424
60 a 69 "	57 571	93 633
70 a 79 "	21 531	33 307
80 e mais "	6 909	9 712
ignorada	6 261	6 679

Fonte: Censos Demográficos do Distrito Federal, S.N.R..

(1) Anuário Estatístico do Brasil, 1954.

CAPÍTULO II

A RENDA, A CAPITALIZAÇÃO E O CONSUMO

A — EVOLUÇÃO DA RENDA

Dada a predominância dos setores não agrícolas, na economia do Distrito Federal, em nenhuma outra Unidade da Federação os dados da renda territorial podem ser considerados tão representativos da atividade econômica. A formação da renda territorial conta com uma sólida base material representada pela indústria carioca, um sistema de circulação de riquezas apoiado no movimento do pôrto do Rio de Janeiro, uma organização bancária e uma rêde comercial bastante desenvolvidas.

O estágio de desenvolvimento econômico, medido em têrmos de renda, coloca o Distrito Federal, juntamente com São Paulo, em posição de relêvo, no quadro federativo, como veremos neste capítulo. O montante da renda nominal por habitante, que em 1956, foi de 41 000 cruzeiros, para todo o Brasil foi de 13 000 cruzeiros.

A rigor, a formação da renda territorial do Distrito Federal deveria abranger a atividade produtiva nas áreas que o circundam. Isto porque o funcionamento da indústria e do comércio das mesmas depende do Rio de Janeiro como fonte de crédito bancário, de abastecimento de equipamento ou de matéria-prima, do País ou do exterior, e de mercado. Não foi possível, no entanto, nos limites dêste trabalho, medir as relações mútuas entre os investimentos realizados em tais áreas e o nível de ocupação e de renda do Distrito Federal.

Segundo a Equipe da Renda Nacional da F.G.V., a renda territorial do Distrito Federal foi de mais de 117 bilhões de cruzeiros, em 1956, equivalentes a 16% da renda nacional.

Tem sido estacionária a posição relativa do Distrito Federal na formação da renda territorial brasileira. O quadro V mostra que essa

participação chegou a decair, passando de 15% no período de 1947 a 1952, para 14% no período de 1953 a 1955, ganhando impulso no ano de 1956. Essas variações revelam que as atividades econômicas do Distrito Federal, apesar de não estarem tão sujeitas a flutuações como ocorre nas Unidades da Federação em que a produção primária prepondera na formação da renda, não oferecem tantas perspecticas de desenvolvimento como outras regiões do Sul do País. A nossa observação está baseada em dados elaborados sob um critério geográfico que não respeita a unidade econômica da área metropolitana que caracterizamos no Capítulo I. Nessas condições, torna-se difícil extrair conclusões sôbre o dinamismo da economia regional. A localização geográfica de novas indústrias — fora dos limites do Distrito Federal, embora funcionalmente ligadas a êle — vai refletir-se nos elevados índices de incremento de renda do Estado do Rio de Janeiro.

V — DISTRITO FEDERAL — *PARTICIPAÇÃO NA RENDA NACIONAL, 1947-1956*

(Cr$ milhões)

Anos	*Distrito Federal*	*Brasil*	*Percentagem*
1947	20.970	141.134	15
1948	23.684	159.477	15
1949	27.846	181.639	15
1950	32.824	214.333	15
1951	38.585	254.431	15
1952	43.429	293.975	15
1953	51.944	361.197	14
1954	66.029	457.931	14
1955	82.770	577.614	14
1956	117.636	751.042	16

Fonte: F.G.V. — "Revista Brasileira de Economia", dezembro de 1957.

Observando o comportamento da renda dos setores não agrícolas temos uma indicação sôbre as causas das variações acima apontadas. Assim é que o decréscimo da participação percentual no triênio 1953-1955 está relacionada com a queda relativa da renda do setor industrial. Em 1956, a recuperação é devida, ao menos parcialmente, à elevação da renda do setor terciário, como veremos adiante.

Renda por setores — Na estrutura da renda territorial carioca as atividades terciárias, relacionadas com o transporte, comércio, Govêrno e serviços, são as predominantes. Na formação da renda, em 1956, o setor terciário (ver quadro VI) contribuiu com 80%, enquanto o setor secundário participou com 19%.

VI — DISTRITO FEDERAL — *RENDA TERRITORIAL, 1947-1956*

(milhões de cruzeiros)

Anos	*Setor primário*	%	*Setor secundário*	%	*Setor terciário*	%	*Renda territorial*
1947	304	1	4.145	20	16.521	79	20.970
1948	385	2	4.760	20	18.539	78	23.684
1949	420	2	5.287	19	22.139	79	27.846
1950	716	2	7.122	22	24.986	76	32.824
1951	493	1	8.793	23	29.299	76	38.585
1952	581	1	9.653	22	33.195	77	43.429
1953	617	1	11.293	22	40.034	77	51.944
1954	816	1	15.247	23	49.966	76	66.029
1955	1.010	1	17.945	22	63.815	77	82.770
1956	933	1	22.253	19	94.450	80	117.636

Fonte: F.G.V. — "Revista Brasileira de Economia", dezembro de 1957.

Observando a composição do setor terciário, através do quadro VII, notamos que o ramo governamental é mais importante, tendo gerado 27% da renda do setor, em 1956, quando os transportes e comunicações criaram 21%, os serviços 19% e o comércio 16%. A renda gerada pela atividade pública não só foi 16% maior do que a renda industrial, em 1956, como também, no período em observação, elevou-se mais do que a das outras atividades do próprio setor terciário. A posição relativa do Govêrno melhorou substancialmente em 1956, em face do crescimento das despesas públicas, obrigando a União e a Prefeitura a aumentar a carga tributária.

A renda secundária do Distrito tem crescido em ritmo inferior ao que traduz o processo de expansão industrial do País, apesar de possuir um grande parque manufatureiro. Os motivos dessa perda relativa de posição serão examinados em outros trechos desta monografia.

Remuneração dos fatôres — Observando as proporções em que vem sendo repartida a renda territorial entre os fatôres de produção dos setores não agrícolas, responsáveis por 99% do valor das riquezas e serviços criados, no Distrito Federal, constatamos, para 1956, uma acentuada diferença em relação aos dados relativos ao conjunto do País, resultante das condições estruturais que predominam no Distrito Federal em contraste com o subdesenvolvimento de outras regiões:

	(em percentagem)	
	Lucros, juros e aluguéis	*Trabalho*
Distrito Federal	24	76
Brasil	19	81

Como remuneração do fator "trabalho", consideramos a "remuneração mista de trabalho e capital", item que abarca os ganhos dos profissionais liberais, dos administradores de emprêsas e o lucro tributado das firmas individuais. Até certo ponto, os vencimentos dos chefes de emprêsa são feitos por conta do trabalho realizado. Mas, também, em parte, escondem uma forma de remuneração do fator capital.

A partilha da renda entre os dois fatôres tem variado contìnuamente (ver quadro VIII), como fruto do processo inflacionário que atravessa o País. Mais precisamente, a posição do capital melhora quando o livre jôgo dos fatôres econômicos não sofre perturbações estranhas (reajustamento inflacionário dos custos) ou as atividades econômicas se expandem. Assim é que, em 1951, o lucro das emprêsas passou a representar 23% da renda não agrícola devido às grandes inversões que se fizeram na indústria. Já nos dois anos seguintes a proporção caiu para 19%, em conseqüência, ao que supomos, do estancamento do nível da produção provocado pela escassez de energia elétrica. Em 1954, vencida em parte a crise de energia, observa-se a melhoria registrada. Com os reajustamentos do salário-mínimo, porém, o trabalho passou a ter melhor participação no conjunto da renda, a ponto de a posição relativa dos lucros ter baixado para 17% em 1956, enquanto a do trabalho subiu de 70%, em 1954, para 76%, em 1956.

Fo

VII — DISTRITO FEDERAL — *RENDA DO SETOR TERCIÁRIO, 1947-1956*

(milhões de cruzeiros)

Anos	*Comércio*	*%*	*Transportes e comunicações*	*%*	*Serviços*	*%*	*Intermediários financeiros*	*%*	*Aluguéis*	*%*	*Govêrno*	*%*	*Total*
1947	3.634	22	3.227	19	3.921	24	1.444	9	1.138	7	3.157	19	16.521
1948	3.977	21	3.507	19	4.167	23	1.540	8	1.339	7	4.009	22	18.539
1949	4.580	21	4.291	19	4.645	21	1.845	8	1.675	8	5.103	23	22.139
1950	5.042	20	4.973	20	5.204	21	2.253	9	1.864	7	5.650	23	24.986
1951	5.909	20	5.969	20	5.976	20	2.872	10	2.217	8	6.356	22	29.299
1952	6.691	20	6.742	20	7.098	21	3.126	10	2.641	8	6.897	21	33.195
1953	7.702	19	8.712	22	8.074	20	3.773	9	3.486	9	8.287	21	40.034
1954	9.387	19	11.113	22	10.231	20	5.242	11	4.548	9	9.445	19	49.966
1955	12.267	19	13.975	22	13.286	21	5.894	9	5.168	8	13.235	21	63.816
1956	15.031	16	20.301	21	17.846	19	8.227	9	7.221	8	25.824	27	94.450

Fonte: F.G.V. — "Revista Brasileira de Economia", dezembro de 1957.

VIII — DISTRITO FEDERAL — *RENDA TERRITORIAL, EXCETO AGRICULTURA*
REMUNERAÇÃO DOS FATÔRES, 1947-1956

(milhões de cruzeiros)

Anos	*Remuneração do trabalho*	*%*	*Lucros*	*%*	*Juros*	*%*	*Aluguéis*	*%*	*Renda total exceto agricultura*
1947	15.390	74	3.907	19	231	1	1.138	6	20.666
1948	17.675	76	4.027	17	258	1	1.339	6	23.299
1949	20.889	76	4.546	17	316	1	1.675	6	27.426
1950	23.623	74	6.231	19	390	1	1.864	6	32.108
1951	26.738	70	8.662	23	475	1	2.217	6	38.092
1952	31.414	72	8.223	19	569	1	2.642	7	42.848
1953	37.516	73	9.765	19	560	1	3.486	7	51.327
1954	45.958	70	14.088	22	619	1	4.548	7	65.213
1955	59.207	72	16.714	20	681	1	5.158	7	81.760
1956	89.033	76	19.549	17	900	1	7.221	6	116.703

Fonte: F.G.V. — "Revista Brasileira de Economia", dezembro de 1957.

Renda Real — Considerados apenas os valores da renda nominal, não é possível formar uma idéia do comportamento real das atividades econômicas. Êsse conhecimento só é possível depois do deflacionamento dos valores. A dificuldade neste aspecto, consiste em selecionar deflatores adequados. Nesta monografia resolvemos deflacionar a renda do setor primário mediante a utilização dos índices de preços agrícolas do Instituto Brasileiro de Economia e a renda não agrícola, através da aplicação dos índices do custo de vida na Capital da República, elaborados pelo SEPT do Ministério do Trabalho. No quadro IX, damos os índices da renda real calculados por êsse método.

IX — DISTRITO FEDERAL — *ÍNDICES DA RENDA REAL*
(1948 = 100)

Anos	*Setores*				*Renda total*
	Primário	*Secundário*	*Terciário*		
			Govêrno	*Total*	
1949	110	103	118	110	109
1950	114	126	119	113	116
1951	99	129	111	110	114
1952	89	116	99	103	105
1953	87	121	105	110	112
1954	97	137	100	115	119
1955	94	133	117	122	124
1956	99	135	184	145	142

Fontes: "Revista Brasileira de Economia", dezembro de 1957, e SPL.

A renda real do Distrito Federal aumentou de 42%, de 1948 a 1956. Mas, durante êsse período, o seu crescimento foi perturbado pelo comportamento desfavorável da conjuntura, em 1951 e 1952, quando caiu a renda real. Todos os setores concorreram para a queda verificada, em especial o terciário.

Em 1952, o consumo de energia elétrica nas indústrias de transformação ficou estacionado, enquanto a renda nominal aumentou de 10%. Dêste modo, a queda brusca aparente da renda real está forçada pelo deflator usado, visto que o custo da vida subiu 22%, quando no ano

anterior havia aumentado de 19%, registrando, em 1953, 12%. Aqui se revela a inconveniência do emprêgo do índice do custo da vida para deflacionar a renda industrial. Êste índice é fortemente influenciado pelos preços dos gêneros alimentícios, que não acompanham os da produção fabril.

A renda real terciária caiu, em 1952, em virtude da queda das exportações feitas pelo pôrto do Rio de Janeiro e do reflexo dêste fato sôbre a arrecadação federal e municipal, determinando uma redução de 11% na renda real do Govêrno. Esta, entretanto, subiu muito (57%) em 1956 e foi o principal fator responsável pelo crescimento de 14% assinalado na renda territorial real. De 1955 a 1956 a renda industrial deixou de influir sôbre o crescimento da renda territorial real por se ter mantido em nível aproximado ao de 1954. O consumo de energia elétrica pela indústria de transformação tem de ser invocado, mais uma vez, como corretivo da inadequação do deflator empregado. A pequena elevação do consumo de fôrça pelas indústrias, nos dois últimos anos, não justifica uma estagnação da renda real do setor secundário, a não ser que tivesse havido uma modificação da estrutura dos preços relativos em favor do setor terciário, o que não parece provável.

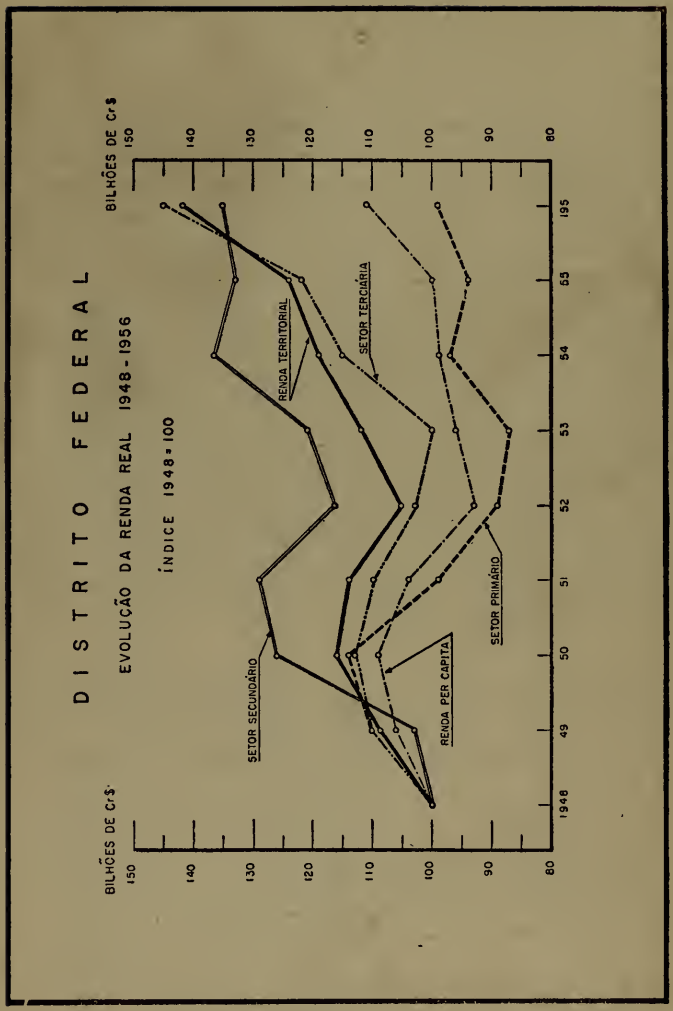
No período observado, a renda real *per capita* segundo mostra o quadro X, evolui, em comparação com a renda real *per capita* do País, a um ritmo evidentemente inferior.

X — DISTRITO FEDERAL E BRASIL — *RENDA REAL* PER CAPITA

(1948 = 100)

Anos	*Distrito Federal*	*Brasil*
1949	106	103
1950	109	113
1951	104	117
1952	93	121
1953	96	123
1954	99	132
1955	100	132
1956	111	133

Fontes: "Revista Brasileira de Economia", dezembro de 1957 e SPL.


DISTRITO FEDERAL
EVOLUÇÃO DA RENDA REAL 1948-1956
ÍNDICE 1948=100
BILHÕES DE Cr$
BILHÕES DE Cr$
150
140
130
120
110
100
90
80
1948
49
50
51
52
53
54
55
195
RENDA TERRITORIAL
SETOR TERCIÁRIO
SETOR SECUNDÁRIO
SETOR PRIMÁRIO
RENDA PER CAPITA

B — UTILIZAÇÃO DA RENDA

Através da análise da utilização da renda veremos quais os recursos com que conta o Distrito Federal para fomentar o seu desenvolvimento econômico.

A fim de medir os recursos postos à disposição da economia carioca temos de passar do conceito de renda a custo dos fatôres para o de produto a preços de mercado. Por essa razão, acrescentamos à renda territorial os impostos indiretos e a depreciação do capital físico, e subtraímos os subsídios, chegando, assim, à estimativa do produto territorial bruto. Como indica o quadro XI, em 1956, o produto territorial bruto do Distrito Federal foi de cêrca de 160 bilhões de cruzeiros.

XI — DISTRITO FEDERAL — *RENDA E PRODUTO TERRITORIAL EM 1956*

Especificação	*Bilhões de cruzeiros*
A — Renda territorial, a custo de fatôres	118
B — Impostos indiretos, menos subsídios	34
C — Produto territorial líquido, a preços de mercado	152
D — Depreciação (1)	8
E — Produto territorial bruto, a preços de mercado	160

Fonte: "Revista Brasileira de Economia", dezembro de 1957.

(1) Foi considerada uma taxa de 5,5% sôbre o produto territorial líquido, idêntica, portanto, à estimada para o Brasil pelo grupo misto BNDE-CEPAL.

A quantificação das variáveis do dispêndio é precária porque ainda não dispomos, no Brasil, de uma contabilidade social apurada. O processo adotado consistiu em avaliar o movimento líquido de recursos e o volume de investimentos. No primeiro caso, identificamos o saldo da balança comercial ao movimento líquido de recursos. Quanto ao segundo, selecionamos algumas despesas federais e municipais e estimamos o valor das construções civis e o aumento de capital na indústria, por subscrição em dinheiro. Dêste modo, foi possível construir o quadro XII.

XII — DISTRITO FEDERAL — *UTILIZAÇÃO DO DISPÊNDIO EM 1956*

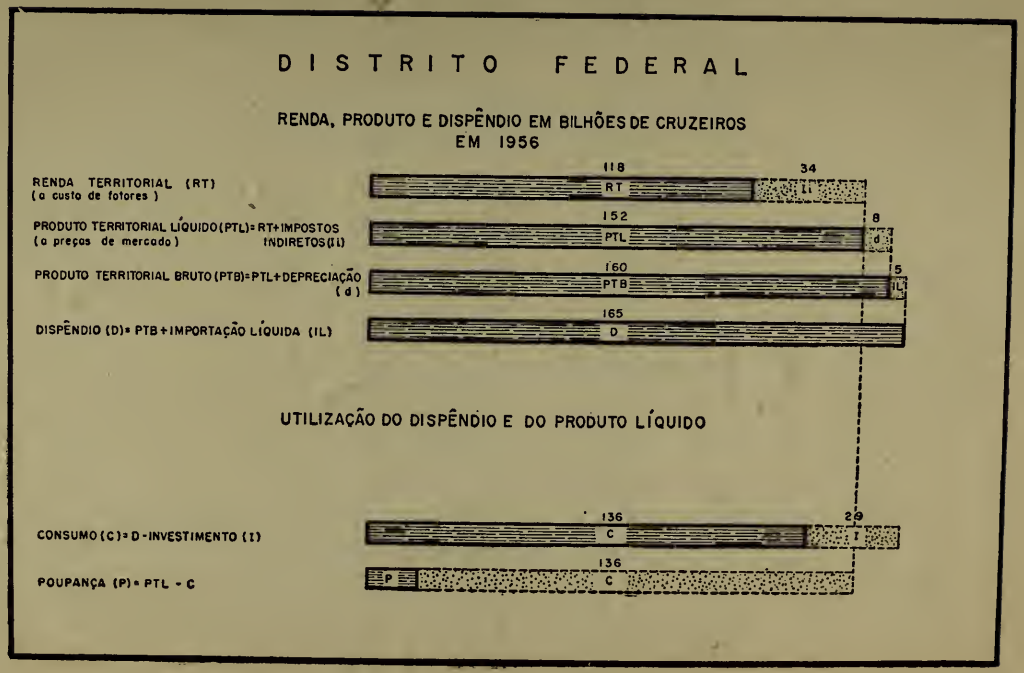
Especificação	*Bilhões de cruzeiros*
A — Produto territorial bruto, a preços de mercado	160
B — Movimento líquido de recursos	5
C — Dispêndio (A+B)	165
D — *Investimentos brutos*	*29*
Públicos	3
Privados	26
E — Consumo (C—D)	136
F — Poupança (Produto líquido — E)	16

Fontes: Quadro anterior e SPL.

O Distrito Federal é uma das poucas Unidades da Federação em que se verifica um saldo positivo no movimento líquido de recursos. Por isso o dispêndio se apresenta maior do que o produto territorial bruto. A gama de recursos importados é variada, mas podemos ressaltar, entre outros, os seguintes: os lucros das emprêsas sediadas na Capital da República que operam nos Estados, a renda transferida de outras regiões para aplicação na indústria imobiliária, os depósitos bancários individuais e a arrecadação federal.

Essas estimativas não permitem, contudo, um exame acurado da recente evolução do processo de capitalização nesta Unidade. É fora de dúvida que a acumulação de recursos é mais intensa no Distrito Federal do que no conjunto do Brasil. Sem computar as variações de *stock* do Govêrno e das emprêsas, na Capital da República, os investimentos brutos corresponderam a 18% do produto territorial bruto, enquanto, no País, representaram apenas 15%.

Pelo quadro XIII, observa-se que, na composição dos investimentos, o setor privado concorre com quase 90%. A atividade que absorve a maior soma de inversões é a construção civil (incluindo a valorização dos terrenos). O crescimento demográfico tem exigido uma urbanização intensiva da Capital da República. Por outro lado, o processo inflacionário tem estimulado o *boom* imobiliário.


DISTRITO FEDERAL
RENDA, PRODUTO E DISPÊNDIO EM BILHÕES DE CRUZEIROS
EM 1956
RENDA TERRITORIAL (RT)
(a custo de fatores)
118
RT
34
II
PRODUTO TERRITORIAL LÍQUIDO (PTL) = RT + IMPOSTOS
(a preços de mercado) INDIRETOS (II)
152
PTL
8
d
PRODUTO TERRITORIAL BRUTO (PTB) = PTL + DEPRECIAÇÃO
(d)
160
PTB
5
IL
DISPÊNDIO (D) = PTB + IMPORTAÇÃO LÍQUIDA (IL)
165
D
UTILIZAÇÃO DO DISPÊNDIO E DO PRODUTO LÍQUIDO
CONSUMO (C) = D - INVESTIMENTO (I)
136
C
29
I
POUPANÇA (P) = PTL - C
136
P
C

XIII — DISTRITO FEDERAL — *INVESTIMENTOS BRUTOS EM 1956*

(Cr$ milhões)

Públicos	*3.471*
Federal	900
Municipal	2.571
Privados	*25.343*
Edificações (1)	19.116
Indústria	6.227
Total	*28.814*

Fonte: SPL.

(1) Adotado um valor médio de Cr$ 12.000,00 por metro quadrado de área construída. Tomamos por base a área licenciada em 1955, num total de 1 593 000 m², segundo a revista "Desenvolvimento e Conjuntura", n.º 4 de 1959.

Os investimentos públicos têm expressão, sobretudo, nas obras realizadas pela Prefeitura. Com as obras autorizadas pela Lei n.º 899, os investimentos municipais sofrerão nos próximos anos, grande incremento. Em 1959, as despesas da SURSAN deverão atingir a mais de dois bilhões de cruzeiros, pouco menos do que as inversões totais da Prefeitura em 1956.

CAPÍTULO III

FATÔRES DA PRODUÇÃO

A — PROBLEMAS DE MÃO-DE-OBRA

Oferta potencial — Segundo o Censo de 1950, a população econômicamente ativa do Distrito Federal compunha-se de 956 000 pessoas, equivalendo a 40% da população total.

As crescentes oportunidades de emprêgo superam de muito as possibilidades de formação de mão-de-obra, à base do crescimento vegetativo da população. O desemprêgo em massa é um fenômeno desconhecido na Capital da República e não poderia ser de outro modo quando o ritmo de absorção da população ativa pelas atividades produtivas é maior do que a pressão do crescimento demográfico. É o que se depreende do fato de a mão-de-obra ocupada ter aumentado de 58% enquanto a população total só aumentou de 40%, no período de 1940 a 1950.

A população econômicamente ativa concentrava-se nas atividades terciárias, com 71% do total, ao passo que 26% trabalhavam na indústria de transformação e sòmente 3% nas atividades primárias (ver quadro XIV). A distribuição setorial reflete perfeitamente as funções econômicas e políticas fundamentais da Capital da República: grande centro comercial e industrial, e sede da Administração Pública Federal.

A mão-de-obra ocupada no setor terciário cresceu em proporção igual à ocupada no setor secundário (60%). Dentro do terciário, foram as atividades do grupo de "serviços e outras atividades", que incluem o funcionalismo público, que revelaram maior incremento (85%). Por aí se vê que, não obstante a significativa expansão do emprêgo industrial, as atividades burocráticas, militares e liberais, ainda são as que, relativa e absolutamente, absorvem maior parcela de população ativa. Com a mudança da Capital da República, espera-se um deslocamento de parte dessa massa de ocupados, mas sem provocar uma alteração fundamental na composição setorial da população ativa.

XIV — DISTRITO FEDERAL — *MÃO-DE-OBRA OCUPADA — 1940 E 1950*

Ramos de ocupação	*1940*	*% s/ total*	*1950*	*% s/ total*	*Índices de crescimento da ocupação (1940 = 100)*
Setor Primário (1)	26 098	4	26 139	3	100
Indústria de transformação (2)	156 497	26	250 665	26	160
Transportes e comunicações	64 291	11	89 949	9	140
Comércio	121 300	20	149 209	16	123
Serviços e outras atividades (3)	237 326	39	439 813	46	185
Total	*605 512*	*100*	*955 775*	*100*	*158*

Fonte dos dados brutos: S.N.R..

(1) Foi adotado o critério usado pelo Centro de Estudos Sociais da F.G.V.: 1940 — Homens: Censo Demográfico; Mulheres: Censo Agrícola. 1950 — Homens maiores de 15 anos: Censo Demográfico; Homens menores de 15 anos: Censo Agrícola; Mulheres: Censo Agrícola.

(2) Pela dificuldade em se criar um critério objetivo, usamos os dados do Censo Demográfico para 1950, embora não nos pareçam muito próximos da realidade no que diz respeito a mulheres.

(3) Neste ramo incluímos: Prestação de serviços, Profissões liberais, Atividades sociais, Administração Pública e Defesa Nacional.

Mão-de-obra industrial — A fôrça de trabalho ocupada na indústria de transformação aumentou de modo a comprovar o expressivo desenvolvimento do setor secundário. No quadro XV podemos acompanhar a evolução mais recente da ocupação da indústria de transformação, com dados do Registro Industrial, referentes apenas aos estabelecimentos que ocupavam 5 ou mais pessoas. Os ramos que mais empregavam operários eram o têxtil (29 000) e o de vestuário, calçados e artefatos de tecidos (17 000), que, em conjunto, absorviam quase um têrço dos operários empregados em 1955.

A origem da mão-de-obra ocupada na indústria de transformação do Rio foi objeto de um estudo, em 1946, no qual se chegou à conclusão de que cêrca da metade dos operários eram oriundos de outras Unidades da Federação, notadamente do Estado do Rio, Espírito Santo e Minas Gerais. Os fluminenses deviam constituir mais de 50% da massa de operários não cariocas, os capixabas 30% e os mineiros 10%. Na sua maioria, provinham do meio rural, identificando-se, entre as causas do êxodo, o pioramento das condições da vida no campo. Entre os estrangeiros os mais encontrados foram os portuguêses, numa proporção de 70% (1).

Importante atividade que concentra grande massa operária, se bem que muito flutuante, é a construção civil. Em 1950, segundo o Censo Industrial, ocupava 30 000 operários, quase 10% mais do que em 1940, sendo êste o ramo industrial que mais absorve migrantes nordestinos.

Concentração operária — Do ponto de vista da mão-de-obra, a concentração industrial, no Distrito Federal, não é tão acentuada quanto do ponto de vista do valor da produção. Segundo o Registro Industrial, em 1955, existiam 40 estabelecimentos com 500 ou mais pessoas ocupadas, empregando 31% da mão-de-obra de tôda a indústria.

O ramo de produção que possui o maior número de grandes fábricas é o da produção têxtil, com 7 unidades com 1 000 ou mais operários onde trabalham cêrca de 70% dos operários do setor. Estas fábricas são, por

---

(1) José Zacarias Sá Carvalho e outros: "Inquérito sôbre as Condições Econômicas na Indústria do Distrito Federal", Rio, 1946. Foram estudados os ramos têxtil, químico, metalúrgico e de produtos alimentares, abrangendo mais de 3 000 operários entrevistados nos locais de trabalho.

XV — DISTRITO FEDERAL — *ESTRUTURA DO EMPRÊGO NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO*

Gênero	*1952*		*1955*		*Aumento (%)*
	Operários	*% do total*	*Operários*	*% do total*	
Transformação de minerais não metálicos	13 040	8,9	13 284	8,9	2
Metalúrgica	11 578	7,9	12 276	8,2	6
Mecânica	3 161	2,2	2 991	2,0	— 5
Material elétrico e de comunicações	4 710	3,2	4 913	3,3	4
Construção e montagem do material de transporte	1 627	1,1	2 743	1,8	69
Madeira	2 372	1.6	2 507	1,7	6
Mobiliário	8 887	6,0	8 634	5,8	— 3
Papel e papelão	3 446	2,3	3 596	2,4	4
Borracha	848	0,6	1 283	0,9	51
Couros e peles e produtos similares	2 307	1,6	2 569	1,7	11
Química e farmacêutica	11 598	7,9	12 831	8,6	11
Têxtil	30 559	20,8	29 239	19,5	— 4
Vestuário, calçados e artefatos de tecidos	15 602	10,6	17 321	11,4	11
Produtos alimentares	12 365	8,4	12 411	8,3	0
Bebidas	4 866	3,3	5 512	3,7	13
Fumo	1 924	1,3	1 051	0,7	— 45
Editorial e gráfica	11 293	7,7	11 852	7,9	5
Diversas	6 791	4,6	4 845	3,2	— 28
Total	*146 884*	*100,0*	*149 858*	*100 0*	*2*

Fonte: IBGE — Registro Industrial, 1952 e 1955.

ordem de importância, a Bangu (5 000 operários), Nova América (4 500), Cruzeiro (3 000), Confiança (2 000), Corcovado (1 800), Mavílis-Bonfim (1 500) e Deodoro (1 500).

Também as indústrias de produtos alimentares e bebidas incluem fábricas de 1 000 ou mais operários, como sejam o Moinho Inglês (4 500), Moinho Fluminense (1 000), Usinas Nacionais (1 000), Antártica e Brahma. Nas indústrias metalúrgicas e mecânicas figuram a General Electric (3 500), Standard Electric (1 500), Máquinas Remington ..... (1 300), Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, Arsenal de Guerra, e Fábrica de Projéteis do Exército. Noutros ramos temos a Imprensa Nacional (3 000), Cerâmica Klabin (2 000), Sousa Cruz (1 500), Curtume Carioca (1 200), Societé Anonyme du Gaz (1 000) e Cidade-Light (3 500).

Produtividade — Para a baixa produtividade concorrem fatôres intrínsecos (má administração da emprêsa, equipamento antiquado) e extrínsecos (pressão inflacionária, legislação social e trabalhista). Entre os fatôres intrínsecos o que mais prejudica a melhoria da produtividade é a manutenção, em serviço, de máquinas obsoletas. No entanto, pode-se medir o esfôrço de renovação do equipamento das emprêsas pelos gastos das indústrias na compra de máquinas novas, o que apreciaremos no item C dêste Capítulo.

Entre os fatôres extrínsecos o mais grave é a inflação que desnorteia o esfôrço desenvolvido pelos empresários em busca de maior produtividade. Os estímulos para a melhoria da produtividade técnica se enfraquecem, porquanto o aumento da produtividade monetária é diretamente proporcional ao crescimento da inflação. Assim o empresário cai na ilusão dos lucros inflacionados crescentes, quando os seus rendimentos reais, na verdade, se mantêm estacionados ou mesmo caem por fôrça da deterioração da produtividade física.

Tomando, em particular, o caso da indústria têxtil tem-se uma idéia do quanto é possível fazer para melhorar o nível de produtividade. Em 1951, técnicos das Nações Unidas chegaram à conclusão de que, na região Rio de Janeiro — Distrito Federal, a produtividade das fábricas têxteis antigas poderia ser aumentada na proporção de 280%, nas fiações, e de 694% nas tecelagens, caso chegassem a contar com maquinaria moderna e com uma organização apropriada do pessoal. Entre as causas reme-

diáveis da baixa produtividade foram citadas o número supérfluo dos trabalhadores, as condições defeituosas da fabricação (qualidade do fio, limpeza e manutenção da maquinaria) e a falta de especialização da produção (1).

Os dados a seguir, referentes a 1955, mostram que provàvelmente — como fruto do grau de modernização alcançado — a produtividade do operário carioca é menor do que a do operário paulista nos setores da indústria têxtil e de produtos alimentares, enquanto deve ser maior na indústria química e farmacêutica (2):

Indústrias	*Valor adicionado por operário (Cr$ 1.000)*	
	Distrito Federal	*São Paulo*
Química e farmacêutica	370	261
Produtos alimentares	160	191
Têxtil	93	100

Segundo os dados dos Censos de 1940 e 1950 (3), a relação entre a potência elétrica instalada na indústria do Distrito Federal e o número de operários nos permite estimar um índice que exprime, de certa forma, a elevação da produtividade:

Discriminação	*1940*	*1950*
Potência dos motores elétricos (CV)	132 253	264 095
Número de operários	123 459	171 463
Potência/operário (CV)	1,1	1,5

É claro que a medida é bastante falha e só a usamos na falta de indicações mais diretas sôbre a questão.

Trabalhismo e previdência social — Em relação ao resto do País, os níveis de organização social dos trabalhadores cariocas são bastante elevados, só encontrando paralelo nos registrados em São Paulo. Em

(1) "Productividad de la Mano de Obra en la Industria Textil Algodonera de Cinco Paises Latinoamericanos", Naciones Unidas, 1951.

(2) Boletins do Registro Industrial, de 1955. Naturalmente a medida do valor adicionado não basta para se fazer a comparação indicada, principalmente porque essa medida varia segundo as proporções de cada ramo no conjunto do respectivo setor industrial.

(3) Censos Industriais de 1940 e 1950. S.N.R.

1956 existiam 20 federações e 91 sindicatos de empregados, e um inquérito procedido, no ano anterior, pelo Serviço de Estatística da Previdência e Trabalho, revelou que 78 sindicatos, dos 90 então em funcionamento, tinham 284 000 associados, ou sejam, 30% do total de associados sindicais apurados em todo o País.

No Distrito Federal, a organização da massa de trabalhadores ainda não adquiriu a fôrça do sindicalismo europeu ou americano, porém está em condições de proceder à defesa dos interêsses econômicos dos empregados da indústria, comércio e transportes, do que são prova os constantes dissídios coletivos e greves com vistas ao aumento de salários.

O movimento na Justiça do Trabalho, em 1956, resumido no quadro XVI, exprime a importância das contendas trabalhistas no Distrito Federal.

XVI — DISTRITO FEDERAL — *MOVIMENTO NA JUSTIÇA DO TRABALHO, EM 1956*

Especificação	*Distrito Federal*	*Brasil*	*Distrito Federal/Brasil (%)*
Conciliações			
Número	5 974	27 201	22,0
Valor (Cr$ 1.000)	49.505	178.431	27,7
Reclamações			
a) Totalmente procedentes			
Número	2 925	14 226	20,6
Valor (Cr$ 1.000)	54.899	152.671	36,0
b) Parcialmente procedentes			
Número	842	5 615	15,0
Valor (Cr$ 1.000)	14.202	48.913	29.0
c) Improcedentes			
Número	2 821	11 305	25,0
Valor (Cr$ 1.000)	28.539	98.924	28,8
d) Não conhecidas e arquivadas			
Número	6 243	34 118	18,3
Valor (Cr$ 1.000)	55.862	191.565	29,2
Julgamento de infrações (n.º de penalidades)			
Aplicadas	126	486	25,9
Relevadas	35	228	15,4
Outras decisões	2 051	7 307	28,1

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil, 1957.

B — RECURSOS NATURAIS DISPONÍVEIS

Recursos minerais — As pesquisas executadas até ao presente, no território do Distrito Federal não têm revelado a existência de jazidas minerais de importância. Nas rochas gnáissicas e nas praias ocorrem inúmeras variedades de minerais, sem grande valor comercial, quer pela diminuta quantidade, quer pela pouca aplicação industrial. Estão neste caso as ocorrências de silimanita, granada, andaluzita, grafita, pirita, monazita, zirconita e outras. Os recursos minerais explorados no Distrito Federal, são os seguintes: pedra, areia, saibro, argila, calcário conchilífero e água mineral (1).

A pedra de construção é material muito abundante no Rio e a existência de pedreiras de gnaisse e granito em exploração pelos recantos da cidade dispensa maiores gastos no transporte dêste material. Quase todos os bairros possuem boas pedreiras e a maioria das que estão em atividade são de gnaisse. Em Jacarepaguá, Penha, Inhaúma e Irajá, é explorado o granito cinzento, utilizado no fabrico de paralelepípedos para revestimento de ruas ou como pedra de construção em geral. Na vertente de Jacarepaguá, nas montanhas da Tijuca, encontra-se o chamado "granito prêto da Tijuca", empregado em obras de arte, muros decorativos, fachadas de edifícios e mausoléus.

A areia utilizada como material de construção era extraída de areais localizados nas ilhas do Governador e do Fundão, e no Leblon. O crescimento da cidade repeliu a exploração do material para lugares mais distantes, tais como a Barra da Tijuca, restinga de Itapeba e Areia Branca, e parte do litoral norte da baía de Guanabara (Estado do Rio). Desta última fonte procede a maior quantidade de areia hoje consumida no Rio. A areia de rio é extraída em Campo Grande, Anchieta, Deodoro, Jacarepaguá, Irajá etc..

A argila é extraída das encostas dos morros, sob a forma de barro vermelho, bom para o fabrico de tijolos maciços, e das baixadas, sob a forma de tabatinga, produto empregado no fabrico de telhas e de tijolos furados. Mas, a maior parte dos tijolos e telhas consumidos no Rio provêm de olarias fluminenses situadas a uma distância de até 120 km da Capital Federal.

---

(1) A exploração dêsses produtos é objeto da indústria extrativa mineral, cuja importância pode ser vista no Capítulo IV.

Várias ocorrências de calcário conchilífero foram exploradas para o fabrico de cal. Por serem pequenas, seu esgotamento foi rápido. Não obstante, algumas reservas ainda comportam certa exploração comercial. Atualmente vem sendo objeto de exploração, importante camada conchilífera, próxima à Pedra de Guaratiba, cujo produto é destinado ao preparo de rações para aves e porcos.

Na baixada de Jacarepaguá existe uma reserva provável de 20 milhões de toneladas de turfa úmida cuja exploração foi tentada sem êxito durante a última Guerra Mundial. A pobreza do combustível e a grande quantidade de água que contém, são obstáculos ao seu aproveitamento comercial (1).

Solos — A atividade agrícola, no Distrito Federal, é inexpressiva, como veremos no Capítulo IV, mas, nem por isso, deixam de ter importância econômica as terras agricultáveis. Apesar da sua exígua área, não são totalmente utilizadas para fins agrícolas, visto que a valorização das terras destrói as atividades rurais e dá lugar ao loteamento urbano. Êste fenômeno é bastante acentuado e tem contribuído para agravar o problema do abastecimento da Capital da República.

Vários tipos de solo são encontrados no Distrito Federal. Em linhas gerais, podem ser agrupados da seguinte maneira: solos das montanhas — de formação local, e de limitado transporte; solos das baixadas — arenosos, argilo-arenosos, argilosos, orgânicos, turfosos e de mangue (2). Os únicos que se prestam para aproveitamento agrícola são os das montanhas (nas encostas), os argilo-arenosos e os orgânicos.

Nos solos das montanhas, onde a erosão vai retirando a parte mais fina e deixando na superfície um resíduo cada vez mais arenoso, geralmente a matéria orgânica aparece em pequena quantidade, salvo nas áreas florestadas, nas camadas em contacto com as fôlhas caídas, que constituem um elemento de fertilidade. O uso dêstes solos para fins agrícolas é antigo, tendo atingido em larga escala as encostas do maciço da Tijuca, quando ali se localizavam as fazendas que abasteciam a cidade. Presentemente, as encostas mais exploradas são as voltadas para Jaca-

---

(1) Sílvio Fróis de Abreu: "O Distrito Federal e Seus Recursos Naturais", Rio de Janeiro, 1957.

(2) Idem.

repaguá, até às cotas de 200 metros, enquanto nos altos predominam as florestas. As encostas leste e sul, do maciço da Pedra Branca, também são bastante cultivadas, especialmente de banana, aipim, chuchu, quiabo e laranja. Outras encostas exploradas agrìcolamente são as da serra de Bangu, onde se vêem muitas roças e laranjais, e da Serra Geral de Guaratiba, cujas faldas estão cobertas de bananais e laranjais.

Os solos argilo-arenosos têm pequena capacidade de retenção de água, baixa riqueza química e elevada acidez. São encontrados em tôdas as partes planas, entre as pequenas elevações argilosas e os morros de pedra, e nas planícies extensas, e constituem o solo agrícola da baixada carioca. A maior parte da cidade foi construída sôbre solo dêste tipo. Os solos orgânicos são fofos e ricos em matéria orgânica, bens para a agricultura, não obstante necessitarem de intensa calagem. Formam as manchas de terra negra de Santa Cruz, onde suportam as culturas dos colonos, e ocorrem em alguns pontos limitados em Guaratiba e Jacarepaguá.

Na parte oeste do Distrito Federal há campos que foram reservados para o criatório e ocupam grandes extensões em Guaratiba, Santa Cruz, Campo Grande e Jacarepaguá. Outrora eram inundados com freqüência na época das chuvas e das cheias dos rios, dando margem ao aparecimento de endemias e facilitando a formação de turfa. Com a desobstrução dos rios e a abertura de canais e valas para drenagem, melhoraram as condições de utilização de tais campos.

Segundo o Censo Agrícola de 1950, os 41 000 hectares de terra do Distrito Federal pertencentes aos estabelecimentos agropecuários estavam aproveitados da seguinte maneira: lavouras 53%, pastagens 14%, matas 6%, incultas 17% e improdutivas 10%. Existem, segundo estimativa da Sociedade Nacional de Agricultura, 60 000 ha de terras com possibilidades agrícolas no Distrito Federal. Assim, é fácil depreender que apenas um têrço dessa área está utilizado nas lavouras. Por aí se vê como é relativamente grande a quantidade de terras produtivas mantidas incultas, por influência da valorização dos terrenos na zona rural.

C — CAPITAL ACUMULADO

O nível de renda depende, entre outros fatôres, das quantidades de recursos acumulados. Não é fácil estimar o montante dos bens utili-

zados para a produção de riquezas e de serviços, em virtude da insuficiência dos levantamentos estatísticos, razão por que só podemos computar valores referentes a alguns ramos da economia, aquêles abrangidos pelos censos econômicos, como a agricultura, a indústria, o comércio e os serviços. Deixam de ser computados os investimentos infra-estruturais (pôrto, estradas de ferro, casas e prédios, aeroportos), que representam a maior soma de recursos acumulados.

O montante dos capitais recenseados em 1950 era de 17,3 bilhões de cruzeiros, pelo que se vê no quadro XVII, e êsse total se distribuía principalmente entre o comércio (8,9 bilhões) e a indústria (6,3 bilhões). Dentro do setor terciário, a maior concentração do capital aplicado verifica-se no aparelho bancário (3,7 bilhões), enquanto no setor secundário merecem destaque as indústrias têxtil (836 milhões) e de produtos alimentares (614 milhões). É claro que tôdas essas informações estão subestimadas, levando em conta que apresentam valores históricos, profundamente modificados nas condições do processo inflacionário.

XVII — DISTRITO FEDERAL — STOCKS *DE CAPITAL SEGUNDO O CENSO DE 1950*

(Cr$ milhões)

Agricultura	*331*
Construções	304
Veículos e animais de trabalho	18
Máquinas e instrumentos	9
Indústria	*6.320*
Comércio	*8.867*
Comércio varejista	1.177
Comércio atacadista	1.327
Mercado de crédito	3.717
Imóveis e valores mobiliários	2.425
Atividades auxiliares de comércio	221
Serviços	*1.793*
Alojamento e alimentação	706
Confecção e reparação	315
Higiene pessoal	46
Diversões e radiodifusão	726
Total	*17.311*

Limitando as observações sôbre o processo de capitalização aos ramos acima mencionados, constatamos que, se bem seja o comércio o ramo que acumula maior quantidade de recursos, não é o que mais tem contribuído para o aumento de capital físico.

A acumulação de recursos processa-se, em grande medida, pelo aumento do capital das emprêsas em funcionamento. Por isso é que, para fixarmos os investimentos reais feitos pela indústria, tomamos apenas os investimentos brutos destinados à substituição e ampliação do equipamento e das instalações, em milhões de cruzeiros (1):

	Máquinas			
Anos	*Novas*	*Usadas*	*Outros bens*	*Total*
1952	423	25	334	782
1953	400	92	413	905
1954	4.377	51	601	5.029
1955	762	103	627	1.492

Pelo visto, a aquisição de máquinas absorve a maior parcela das inversões industriais. Convém ressaltar, nesse item, que predominam fortemente as compras de máquinas novas, ao contrário do que acontece nas regiões mais atrasadas do País, onde a compra de maquinaria usada, é acentuada.

D — MEIOS DE TRANSPORTE

O sistema de transportes do Distrito Federal deve ser observado sob duplo aspecto: o das ligações com as Unidades da Federação que o cercam, e o dos transportes internos, que se processam, sobretudo, nas áreas urbana e suburbana da cidade do Rio de Janeiro. Sob o primeiro aspecto temos de observar a rodovia, a ferrovia, o pôrto da cidade e os aeroportos, e sob o segundo, trens de subúrbios, bondes, ônibus e lotações.

(1) Boletins do Registro Industrial, do IBGE.

De modo geral, os meios de transporte são deficientes, exigindo investimentos vultosos para ajustar as disponibilidades em veículos e vias permanentes às exigências da procura. No caso dos transportes internos cabe ressaltar, de início, que o tráfego da cidade e a estrutura do uso urbano da terra, também, são fatôres responsáveis pelo agravamento do tráfego urbano, um dos problemas que mais preocupa as autoridades municipais, e por duas razões:

1 — A presença dos morros estreita a faixa de comunicação entre a zona Norte e a zona Sul, reduz o campo de manobra do tráfego no centro da cidade, e limita o número das grandes vias arteriais.

2 — A posição das áreas residenciais e produtivas obriga a um movimento exagerado de passageiros entre a parte central e a periférica. Ao invés de estar situado nos subúrbios, o grosso da indústria carioca, como veremos no Capítulo IV, localiza-se no coração do Rio de Janeiro, que é simultâneamente comercial e industrial. Essa concentração geográfica obriga o deslocamento maciço e diário da grande massa humana dos subúrbios, criando sérios problemas de transporte.

É preciso ver, porém, que o problema não se apresenta o mesmo para as principais zonas residenciais: a Sul, a Norte e a Suburbana.

No caso da zona Sul, o problema dos transportes reside na necessidade de se criar novas vias de comunicação ou de alargar as artérias principais, a fim de tornar mais fácil a sua ligação com a zona Central. Essa necessidade decorre não só da densidade demográfica da zona Sul como também do aumento do número de veículos utilizados.

Quanto às zonas Norte e Suburbana, os seus problemas de transporte cifram-se no imperativo de pôr côbro à escassez aguda de veículos coletivos.

Rodovias — A rêde rodoviária do Distrito Federal alcança 1 988 km de extensão em tráfego, em 1956, correspondendo a uma densidade de 1 466 km/1 000 km^2.

Para o Distrito Federal, no entanto, o que de fato tem interêsse são as rodovias federais que convergem para a Capital da República, como sejam a Rio—São Paulo (BR-2), a Rio—Belo Horizonte (BR-3) e a Rio—Bahia (BR-4). Através dessas vias realiza-se o grosso das relações de intercâmbio do Distrito Federal com as Unidades da Federação. Em

1956, foram despachados pelo transporte rodoviário 79% do volume das exportações por vias internas.

O quadro XVIII permite observar a importância das referidas estradas pelo movimento de tráfego de veículos nos postos de coleta mais próximos da fronteira.

XVIII — DISTRITO FEDERAL — *MÉDIA DIÁRIA DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS, NO 1.º TRIMESTRE DO ANO*

Estradas	*1951*		*1956*		
	Postos de coleta	*N.º de veículos*	*Postos de coleta*	*N.º de veículos*	*Aumento (%)*
Rio—São Paulo	V. Geral	2 499	V. Geral	6 509	160
Rio—Belo Horizonte ...	P. de Lucas	1 543	Pavuna	4 110	166
Bia—Bahia	Areal	297	Areal	975	228

Fonte: Serviço de Tráfego do DNER.

A Rio—São Paulo tem um movimento de tráfego dos mais intensos do País, no trecho em questão, uma vez e meia superior ao registrado pela Rio—Belo Horizonte. A Rio—Bahia é a que movimenta menos veículos. O tráfego na Rio—Belo Horizonte deve ganhar maior impulso, não só porque agora a estrada se acha pavimentada até à capital mineira como também porque através dela se fará a ligação rodoviária do Rio com Brasília. Indiscutìvelmente a interiorização da Capital da República terá efeito sôbre o grau de utilização da Rio—Belo Horizonte, visto que significará a formação de um mercado no Brasil Central que necessàriamente receberá produtos e mercadorias do Rio de Janeiro, quer de origem local ou importados.

Estradas de ferro — A rêde ferroviária do Distrito Federal tem a extensão de 152 km, cabendo-lhe apenas 11% do volume das exportações por vias internas, em 1956.

As duas ferrovias que atravessam o território do Distrito Federal — a E.F. Central do Brasil e a E. F. Leopoldina, — estão hoje incorporadas à Rêde Ferroviária Federal. O reaparelhamento da Central do

Brasil, para o qual o BNDE concedeu um financiamento de 1 181 milhões de cruzeiros, a fim de atender às despesas em moeda nacional, além do financiamento estrangeiro de 12,5 milhões de dólares, para atender à despesa em moeda estrangeira, está em execução já desde 1953. Prevê o plano a substituição de 600 km de trilhos velhos nas linhas de São Paulo e Belo Horizonte, e a aquisição de 1 500 vagões novos destinados a substituir 2 075 vagões antigos, e de mais 765 vagões de carga para atender ao aumento de tráfego resultante da ampliação da usina de Volta Redonda (1).

A E.F. Leopoldina — bastante mais desaparelhada que a Central — não está, de modo algum, em condições de atender às necessidades do intercâmbio do Distrito Federal com as regiões que atravessa, tanto assim que, enquanto se intensifica o tráfego pela Rio—Bahia, o movimento de carga na Leopoldina se mantém apenas estacionário. A razão para tanto reside nas deficiências materiais da ferrovia: vias permanentes por demais desgastadas, locomotivas e vagões velhos e inadequados, e insuficiência de material rodante.

Depois de sucessivos projetos não executados, entre os quais sobressai o plano de reaparelhamento da estrada apresentado pela Comissão Mista Brasil—Estados Unidos, teve início, em 1957, a execução do projeto aprovado pelo BNDE, que corresponde à inversão de 761 milhões de cruzeiros, suplementado por um crédito de 80 milhões de cruzeiros destinados à aquisição de trilhos. Ao mesmo tempo o Banco se comprometeu a dar cobertura no crédito de 3,5 milhões de dólares obtido pela estrada junto a fornecedores estrangeiros para a aquisição de 20 locomotivas Diesel-elétricas, com o que se iniciará o processo de substituição progressiva das locomotivas a vapor (2).

Transporte suburbano — As linhas de subúrbio da Central do Brasil, da Rio D'Ouro e da Leopoldina, pelas baixas tarifas que cobram e pela velocidade dos seus trens — em comparação com os demais meios de transporte — concentram hoje elevada percentagem do movimento de

---

(1) BNDE: "Exposição sôbre o Programa de Reaparelhamento Econômico", exercício de 1957.

(2) Idem.

transportes coletivos suburbanos na Capital, malgrado as precárias condições dos seus serviços — escassez de trens, mau estado da via permanente e do material rodante.

A Central do Brasil, com as suas linhas (Tronco, Auxiliar e Mangaratiba) eletrificadas, serve às áreas suburbanas mais populosas. A Rio D'Ouro ainda usa tração a vapor e a Leopoldina começa a usar locomotivas Diesel-elétricas.

Na Central do Brasil, o desgaste do material rodante utilizado nas linhas de subúrbio aumenta à medida que cresce o número de passageiros, tornando insatisfatórios os seus serviços. As 60 composições elétricas adquiridas em 1937 para a Central, ficaram sem a devida conservação até ao ano de 1952 e só foram reconstruídas em 1956 (1). Durante 14 anos seguidos essas unidades sustentaram todo o tráfego dos trechos eletrificados da Estrada. De modo que, além de mal conservada, foi imposta às composições em causa uma sobrecarga representada pelo incremento contínuo do número de passageiros transportados acima da capacidade normal de cada composição. Podemos observar em que proporções se deu o aumento, nos seguintes dados: em 1937 cada uma das 60 unidades elétricas transportou, em média, 533 000 passageiros; em 1945, as mesmas unidades já tiveram de transportar 2 266 000 passageiros, ou seja, uma quantidade 4 vêzes maior, e, em 1951, quando se tornou mais aguda a crise dos transportes, na Central, a média subiu para 2 770 000, por unidade.

A CMBEU constatou (1952) que, devido à carência de material rodante, na hora de maior movimento, os trens de subúrbio da Central e da Leopoldina carregavam o dôbro de passageiros permitidos pela sua capacidade. Um vagão da Central para 220 passageiros carregava em média 400 e uma composição da Leopoldina para 690 suportava em média 1 370.

Como decorrência da redução do número de trens, o movimento nas linhas de subúrbio contradiz, no período de 1950 a 1956, a tendência acima expressa. Apesar do crescimento contínuo da densidade de passageiros por composição, diminui a quantidade global de passageiros transportados, como registra o quadro XIX.

---

(1) "Estradas de Ferro do Brasil — 1956".

XIX — DISTRITO FEDERAL — *PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELOS TRENS DE SUBÚRBIO*

(milhares de passageiros)

	Central do Brasil			
Anos	*Distrito*	*Estado do Rio*	*Leopoldina*	*Total*
1950	140 657	26 852	21 172	188 681
1951	131 133	24 747	22 820	178 700
1952	130 908	25 201	23 708	179 817
1953	129 584	20 741	24 752	175 077
1954	136 233	21 748	25 013	182 994
1955	130 781	21 372	22 879	175 032
1956	131 185	20 294	20 719	172 198

Fonte: Anuários Estatísticos do Distrito Federal.

Segundo a CMBEU, devia ser da ordem de 10 milhões de passageiros, por ano, o vulto da demanda potencial de transporte adicional na Central do Brasil.

Transportes Rio — Niterói — O movimento de passageiros entre o Rio e Niterói é feito em barcas e lanchas cabendo a êste último tipo de embarcação a primazia nos anos abrangidos em nosso estudo. O quadro XX registra a evolução do fenômeno no período de 1950 a 1956.

XX — DISTRITO FEDERAL — *TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ENTRE RIO E NITERÓI*

(milhares de passageiros)

Anos	*Lanchas*	%	*Barcas*	%	*Total*	%
1950	8 718	32	18 172	68	26 890	100
1951	12 190	44	15 762	56	27 952	100
1952	17 107	62	10 316	38	27 423	100
1953	17 223	67	8 629	33	25 852	100
1954	10 084	74	3 488	26	13 572	100
1955	25 443	91	2 614	9	28 057	100
1956	27 609	92	2 240	8	29 849	100

Fonte: Anuários Estatísticos do Distrito Federal.

Transportes urbanos — A situação dos transportes urbanos, se bem que não seja tão alarmante quanto a dos transportes suburbanos, também não é das melhores. Os bondes, ônibus e lotações, são em número insuficiente para atender a contento a grande massa de indíviduos que se deslocam nas zonas Sul, Centro e Norte da cidade, com a agravante de que, principalmente nas zonas Sul e Centro, as vias de comunicação não estão em condições de dar vazão regular ao movimento de veículos na hora do tráfego intenso.

Dos serviços de transporte coletivo urbano o que se encontra em piores condições é o de bondes que constitui um tipo de transporte lento e antiquado, embora, sem dúvida alguma, ainda necessário e útil à população. Apesar de ser um transporte barato, a quantidade de passageiros transportada por bondes vem caindo como também o número de veículos em circulação. Os dados do quadro XXI o confirmam.

XXI — DISTRITO FEDERAL — *TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM BONDES*

Anos	*Bondes existentes*			*Passageiros transportados (milhares)*
	Motores	*Reboques*	*Total*	
1950	682	640	1 322	638 246
1951	678	683	1 361	620 035
1952	672	635	1 307	615 295
1953	667	612	1 279	576 001
1954	641	671	1 312	538 582
1955	666	612	1 278	535 897
1956	628	569	1 197	484 588

Fonte: Anuários Estatísticos do Distrito Federal.

Os serviços de ônibus, que em 1956 eram explorados por 69 emprêsas privadas, não são satisfatórios, apesar da expansão da frota de ônibus nos últimos anos. O desgaste do material tem sido intenso e em poucos anos de uso um veículo novo torna-se velho, dado o excesso de passageiros que carrega e a falta de conservação adequada. O quadro

XXII mostra que tem diminuído o número de passageiros transportados nesta classe de veículos. Mas, os dados nêle contidos devem ser tomados com certa reserva.

XXII — DISTRITO FEDERAL — *TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM ÔNIBUS*

Anos	*Ônibus emplacados*	*Milhares de passageiros transportados*		
		Área Urbana	*Área Suburbana*	*Total*
1950	1 485	176 666	39 636	216 302
1951	1 279	176 819	37 134	213 953
1952	1 376	171 469	35 604	207 073
1953	1 131	146 148 (1)	35 996 (1)	182 144 (1)
1954	962	152 613	40 532	193 145
1955	1 611	125 957	36 058	162 015
1956	1 493	...	...	...

Fonte: Anuários Estatísticos do Distrito Federal.

(1) Não inclui o movimento de outubro.

Com a superlotação dos bondes e dos ônibus o público que se desloca na área urbana é obrigado a fazer, cada vez mais, uso dos lotações. O seu número cresceu ràpidamente, especialmente a partir de 1952, quando foi permitida a exploração de lotações em caráter individual. O grosso dos lotações que circulam pela cidade são explorados sob esta forma, tanto assim que dos 2 080 lotações existentes, em 1956, apenas 625 pertenciam a emprêsas.

Para proporcionar maior número de veículos coletivos e um novo meio de transporte, a Prefeitura resolveu implantar o serviço de ônibus elétricos, para o que foi aberta concorrência, em 1958, e construir o Metropolitano do Rio de Janeiro cujo investimento inicial não ficará por menos de 11 bilhões de cruzeiros. As zonas Sul, Norte e Centro carecem profundamente de um transporte rápido e eficiente, de modo que a construção do Metropolitano é medida de urgência. O Metropolitano será

formado por uma rêde autônoma de linhas independentes que irão do centro até aos bairros de Ipanema, na zona Sul, e Méier, na zona Norte (1).

Para melhorar o sistema de comunicações da cidade, e desafogar o trânsito, a Prefeitura está executando um Plano de Realizações que dotará o Rio de Janeiro de novas vias arteriais, de importância estratégica, nas quais deverão ser gastos 9 450 milhões de cruzeiros. De acôrdo com o Plano, na zona Sul vão ser abertos 3 túneis que facilitarão as comunicações entre Copacabana, Ipanema e Leblon. A ligação da zona Sul com a Central tornar-se-á mais fácil depois da construção de pistas de tráfego rápido e livre nos aterros da Glória e do Flamengo, da abertura da Avenida Radial Sul, com início na Glória e término na Lagoa, e de consumada a ligação Cais do Pôrto — Copacabana.

Quanto à melhoria das comunicações na zona Central, o desmonte do morro de Santo Antônio, quase terminado, possibilitará a construção da Avenida Norte—Sul, que ligará as novas pistas da Avenida Beira-Mar à Avenida Presidente Vargas. A Avenida Perimetral, projetada para ligar a Avenida Beira-Mar à Praça Mauá, passando pela orla marítima, será de importância vital na solução do problema do tráfego no centro urbano comercial e bancário, visto que desafogará as principais artérias do centro. Ao mesmo tempo, facilitará a ligação da zona Norte e Sul, com uma pista de grande velocidade.

A zona Norte vai-se beneficiar com a construção da Avenida Radial Oeste que será uma continuação da avenida Presidente Vargas e dará escoamento adequado ao tráfego do trecho da Central do Brasil compreendido entre São Francisco Xavier e Cascadura (2).

Pôrto do Rio de Janeiro — O pôrto da Capital da República é o segundo do País, tendo, em 1956, movimentado 8,4 milhões de toneladas de mercadorias. A sua importância dentro do sistema de transportes regional se evidencia pelo fato de ser o escoadouro natural da produção exportável de regiões litorâneas e centrais do País, que anualmente alcança valores superiores a uma dezena de bilhões de cruzeiros.

---

(1) Pedro Coutinho: Conferência sôbre o Projeto do Metropolitano para o Rio de Janeiro, pronunciada no Curso de Geografia do Distrito Federal.

(2) Prefeitura do Distrito Federal: "Plano de Realizações na Cidade do Rio de Janeiro", Rio — 1957.

As qualidades naturais do pôrto do Rio de Janeiro são indiscutíveis, não obstante estar incapacitado para receber em tôda a sua extensão navios de grande calado. A profundidade das suas águas mínimas varia entre 6 e 10 metros e até 1956 tinha 6 940 metros de cais acostável, 199 guindastes de 1,5 a 10,0 toneladas, 199 pontes rolantes de 1,5 a 2,0 toneladas, 20 locomotivas, 334 vagões, 91 armazéns e 1 frigorífico com capacidade útil de 33 000 m³ (1).

Em 1956, o pôrto do Rio de Janeiro recebeu cêrca de 25% da tonelagem de navios entrados nos portos organizados do País. Como se pode ver no quadro XXIII, só recentemente é que o pôrto de Santos registrou tendência para receber maiores tonelagens de navios de que o pôrto do Rio.

XXIII — DISTRITO FEDERAL — *ENTRADAS DE NAVIOS NOS PORTOS DO RIO E SANTOS*

	Rio de Janeiro		*Santos*	
Anos	*Número*	*Tonelagem de registro (1 000 t)*	*Número*	*Tonelagem de registro (1 000 t)*
1950	5 222	12 096	4 525	11 029
1951	5 974	12 279	4 377	11 082
1952	5 025	13 237	4 476	12 115
1953	4 955	13 579	5 048	13 277
1954	4 780	13 372	5 479	13 499
1955	4 610	12 865	5 349	13 258
1956	4 642	12 976	5 477	13 567

Fonte: "Anuário Estatístico do Brasil" — 1957.

A observação mais detida das perturbações ocorridas na organização dos serviços portuários do Rio de Janeiro revelou que por decênios o congestionamento — que se reflete na queda do movimento de cargas — se tornava uma fatalidade sempre que o coeficiente de utilização do cais excedia o limite crítico de 1 000 t/m (2). O problema nunca pôde ser

(1) "Anuário Estatístico do Brasil" — 1957.
(2) "Conjuntura Econômica", julho de 1952.

enfrentado, em tempo oportuno, porque o reaparelhamento do pôrto e a expansão do cais têm sido cogitados apenas quando a crise assume proporções alarmantes. Positivamente a defasagem entre os investimentos portuários e o crescimento dos serviços está relacionada com a inexistência de uma administração econômica, fundada na indispensável formação dos fundos de depreciação e de expansão das instalações.

Aeroportos — O sistema de transportes do Distrito Federal completa-se com a existência de 2 aeroportos: o de Santos Dumont, onde fazem pouso aviões das classes até 2 motores e o do Galeão, onde pousam os aviões quadrimotores. O quadro XXIV registra o movimento dêsses aeroportos em 5 anos.

XXIV — DISTRITO FEDERAL — *MOVIMENTO DO TRÁFEGO AÉREO DE PASSAGEIROS*

Anos	*N.º de pousos*	*Embarcados*	*Desembarcados*
		Galeão	
1951	3 727	62 085	60 031
1952	3 626	60 213	59 450
1953	3 501	57 742	53 537
1954	3 841	70 720	63 458
1955	5 325	94 149	90 549
		Santos Dumont	
1951	29 820	439 201	446 698
1952	26 918	385 745	396 624
1953	27 657	444 611	457 088
1954	28 244	457 506	464 486
1955	29 117	431 062	442 800

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil.

A estabilização do número de pousos e de passageiros é um índice evidente de que o movimento do aeroporto Santos Dumont atingiu o seu teto. A sua área não permite a construção de nova pista de pouso e

o aumento da pista feito recentemente teve por fim dar maior segurança às operações com aviões mais pesados. O movimento do tráfego cresceu sensìvelmente no aeroporto do Galeão com a expansão das linhas internacionais.

E — PROBLEMAS DE ENERGIA

A quase totalidade do suprimento de energia para o Distrito Federal é feita através do sistema Light-Rio, constituído pela Companhia Carris, Luz e Fôrça do Rio de Janeiro (1), que possui uma potência instalada de 683 534 kW (37 000 kW de origem térmica e 646 534 de origem hidráulica) e uma produção anual de aproximadamente 3,2 bilhões de kWh (em 1954). Em território carioca, localizam-se tão-sòmente uma usina termelétrica (do grupo Light) com potência instalada de 12 200 kW e mais 4 pequenas usinas de uso privativo, totalizando 797 kW de potência.

De acôrdo com as estatísticas municipais, o consumo de energia elétrica no Distrito Federal já é de cêrca de 1,8 bilhões de kWh/ano (60% destinados à fôrça motriz e o restante à iluminação), do que se deduz um índice de consumo *per capita* superior a 600 kWh/hab./ano. A evolução do consumo de energia nos últimos anos é apreciada no quadro XXV, em que se observa um crescimento global, no intervalo de 1949--1956, da ordem de 59%.

---

(1) Esta emprêsa e a São Paulo Light and Power constituem o grupo Brazilian Traction, cujas centrais dispõem de uma potência instalada de 1 462 000 kW e uma produção da ordem de 7 387 milhões de kWh/ano, correspondentes a 48% e 57% dos respectivos totais nacionais (dezembro de 1955).

No período subseqüente a 1948, operaram-se interligações do sistema Light-Rio com o sistema Light-São Paulo e com a Companhia Brasileira de Energia Elétrica.

XXV — DISTRITO FEDERAL — *CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA*

(em milhões de kWh)

Anos	*Iluminação*		*Fôrça Motriz*		*Total*
	Pública	*Particular*	*Transporte*	*Particular*	
1949	66	332	118	595	1 111
1950	67	335	113	664	1 179
1951	69	358	113	705	1 245
1952	73	382	113	708	1 276
1953	75	390	106	713	1 284
1954	79	477	104	822	1 482
1595	81	543	107	837	1 568
1956	83	639	101	942	1 765
1957 (*)	65	539	74	744	1 422

Fonte: Anuários Estatísticos do Distrito Federal.

(*) Dados de janeiro a setembro.

O consumo de energia elétrica para fins industriais (cêrca de 40% do consumo total), registrado no quadro XXVI, cresceu de mais de 80% entre 1949 e 1957.

XXVI — DISTRITO FEDERAL — *CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA NAS INDÚSTRIAS DE TRANSFORMAÇÃO*

Anos	*Média mensal (1 000 kWh)*	*Números índices*
1949	33 446	100
1950	36 095	108
1951	39 457	118
1952	40 390	121
1953	42 777	128
1954	51 074	153
1955	52 487	157
1956	55 626	166
1957	60 649	181

Fonte: COBAST.

A expansão da demanda de energia elétrica, como resultado das crescentes exigências da indústria e da utilização em maior escala da eletricidade para fins domésticos, tornou necessário o contínuo incremento da capacidade geradora do sistema abastecedor do Rio. O atendimento da demanda ainda se faz com deficiência, cabendo salientar a freqüência com que se sucedem as crises de fornecimento.

Relacionamos, a seguir, dados sôbre a expansão da oferta de energia nos sistemas que abastecem o Distrito Federal, no período de 1914 a 1952 (1):

Anos	*Total gerado (milhões kWh)*	*Taxa anual cumulativa*	
		Período	*%*
1914	186	—	—
1932	392	1914/32	4,2
1941	791	1932/41	8,0
1952	2 138	1941/52	9,4

A partir de 1932, aumenta o ritmo de crescimento, à medida que crescem as solicitações do processo de industrialização do Vale do Paraíba, Capital Federal e zonas adjacentes. No período mais recente, até nossos dias, pode-se avaliar em 10% a taxa anual de incremento, sem que isso, entretanto, tenha bastado para o atendimento regular da demanda. Deve-se ter em conta que, desde 1948, passou a haver troca de energia entre os sistemas do Rio e São Paulo, a princípio beneficiando o primeiro e posteriormente o segundo (2).

A escassez de abastecimento ao Distrito Federal adquiriu aspectos graves no período entre 1950 e 1954, em virtude da procrastinação das obras de ampliação das instalações geradoras e das obras de regularização da vazão do Paraíba. O plano programado incluía a instalação

(1) Encontram-se mais pormenores em "Evolução do Sistema Light-Rio", da autoria do engenheiro Fernando Lavrador (ver "Águas e Energia Elétrica", ano V, números 16 e 18).

(2) No período 1948-1952, o sistema Rio recebeu um saldo de energia de cêrca de 580 milhões de kWh, mas, já no primeiro trimestre de 1953, os recebimentos de São Paulo superaram os do Rio em 14,6 milhões de kWh (*Fonte*: Fernando Lavrador, loc. cit.).

de 3 usinas (Forçacava I, Forçacava II e Ponte Coberta) com uma potência instalada total de 811 000 kW e a construção de 4 reservatórios no Paraíba e seus formadores (1). As contínuas protelações das obras planejadas e a ocorrência freqüente de estiagens acarretaram a adoção em vários anos de pesadas restrições ao fornecimento de energia elétrica (apelos aos consumidores, racionamento, cortes de circuito etc.), de reflexos nefastos para a atividade industrial. Atuando com um elevado fator de carga, o sistema Light-Rio vem dependendo, para o fornecimento absolutamente indispensável, da ocorrência de condições meteorológicas favoráveis (vazão normal do Rio Paraíba e nível das águas da reprêsa de Lajes).

Em 1956 e 1957, entretanto, já se fizeram sentir os efeitos favoráveis das medidas adotadas no setor da energia elétrica, permitindo prever-se para os próximos anos, talvez até 1959 e 1960, a suficiência da capacidade disponível para o abastecimento das necessidades (2). Para o período posterior a 1960, estima-se (3) em 430 000 kW a capacidade adicional e em 1,9 bilhões de kWh o acréscimo de disponibilidade de energia do sistema do Rio de Janeiro.

O programa governamental (4) prevê várias obras de ampliação da capacidade geradora do sistema do Rio de Janeiro, entre as quais sobressai a construção de Ponte Coberta (90 000 kW) até 1960. Conta-se, em especial, com a utilização de parte das disponibilidades da grande usina de Furnas, já em construção. Estão projetadas, além disso, obras de expansão da rêde de distribuição do Distrito Federal, visando à diminuição da grande sobrecarga com que vem sendo feito até agora o fornecimento de energia elétrica. Ressalta-se, contudo, que qualquer retardamento na execução dos planos programados significará fatalmente novas ameaças de subfornecimento.

---

(1) Ver "A crise do suprimento de energia elétrica ao Distrito Federal, as perspectivas de sua evolução e os meios de corrigi-la", de Mário Leão Ludolf, *in* Relatório da FDIF, exercício de 1955.

(2) Essa previsão considera o suprimento do Distrito Federal em conexão com as necessidades de tôda a região centro-sul do País, que abrange também o sul dos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro e os Estados de São Paulo e Paraná.

(3) Conferência pelo engenheiro Barros Barreto. Ver "Águas e Energia Elétrica", novembro de 1956.

(4) Ver "Programa de Metas", Conselho do Desenvolvimento, 1958.

Derivados de petróleo — O consumo de derivados de petróleo, no Distrito Federal, de 1952 a 1956, está expresso nos dados do quadro XXVII. Nota-se que o consumo de óleos Diesel e combustível apresenta uma tendência de crescimento mais forte do que o de combustíveis leves, como a gasolina comum.

Até 1954, os derivados de petróleo consumidos pelo Distrito Federal eram importados. Com a instalação da Refinaria de Manguinhos a situação modificou-se, pois a produção da mesma foi, até 1956, superior ao consumo local. Com a instalação — esperada para 1961 — da refinaria de Duque de Caxias, com a capacidade nominal de processar 90 000 barris de petróleo por dia, voltará a haver excesso de produção de derivados de petróleo sôbre o consumo na Região Guanabara.

XXVII — DISTRITO FEDERAL — *CONSUMO DE DERIVADOS DO PETRÓLEO, 1952-1956*

(1 000 litros)

Especificação	*1952*	*1953*	*1954*	*1955*	*1956*
Gasolina de aviação ..	66 692	61 784	79 314	86 280	94 971
Gasolina comum (1) ..	378 313	405 581	415 532	367 208	394 685
Gasolina "premium" ..	—	—	14 112	39 440	22 124
Querosene	85 140	103 072	121 515	126 335	119 178
Óleo Diesel	212 791	228 619	266 752	292 706	315 916
Óleo combustível	355 617	331 073	391 275	431 620	437 494
Óleo lubrificante	24 705	29 866	32 182	36 149	53 287
Óleo "signal"	22	9	12	34	38
Gás liquefeito	--	—	19 708	33 412	50 368

Fonte: Anuários Estatísticos do Brasil.

(1) Inclui álcool anidro.

F — FATÔRES INSTITUCIONAIS

As instituições de crédito — Os empréstimos feitos ao Govêrno da União pesam sobremodo nos recursos do sistema bancário, tanto que, em 1956, respondiam por 50% dos saldos das contas devedoras. A

responsabilidade do financiamento ao Govêrno Federal cabe inteiramente ao Banco do Brasil, que exige o esfôrço dos bancos privados em suportar restrições no redesconto, redução do encaixe, depósitos compulsórios, etc., quando o setor público absorve o crédito ou comprime as emissões.

A rêde bancária do Distrito Federal, seguida da de São Paulo, é a que apresenta maior número de matrizes de bancos. Em 1956, possuía 370 estabelecimentos (363 nacionais e 7 estrangeiros), com um capital de 4 120 milhões de cruzeiros, dos quais 118 eram matrizes e 252 filiais. Dos bancos nacionais com sede social no Rio notam-se, pelo volume das suas operações, o Banco do Brasil, o Banco Hipotecário Lar Brasileiro, o Banco do Comércio e o Banco Boavista, e, entre os estrangeiros, o First National City Bank of New York. Do sistema faz parte o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, primeira instituição bancária organizada no País para financiar investimentos selecionados.

O sistema bancário carioca atrai economias disponíveis de outras regiões do País, para isso concorrendo o fato de o Rio de Janeiro ser a sede do Govêrno Federal e de grandes emprêsas que operam nos Estados. Por essa razão é que os depósitos dos bancos cariocas, em 1956, correspondiam a 46% dos depósitos de todos os bancos do País. Mesmo computando os débitos da União, o saldo dos empréstimos costuma ser inferior ao montante dos depósitos (1):

	Saldos em 31-XII (Cr$ milhões)	
Anos	*Empréstimos*	*Depósitos*
1954	63 122	76 480
1955	63 053	93 518
1956	97 475	119 106

Caracterizado o sistema bancário como captador de economias regionais, cumpre esclarecer que, em 1956, o Banco do Brasil retinha 71% dos depósitos. Os saldos dos empréstimos do Banco do Brasil às atividades econômicas, nos últimos anos, são apresentados a seguir (2):

(1) Anuário Estatístico do Distrito Federal, 1956.
(2) Anuários Estatísticos do Brasil.

Anos	Saldos em 31-XII (Cr$ milhões) Distrito Federal	Brasil	% DF/ Brasil
1953	7 738	40 397	19,2
1954	10 426	57 325	18,2
1955	10 838	64 900	16,7
1956	12 561	75 037	16,7

Nos anos em aprêço caiu a participação do Distrito Federal no conjunto dos empréstimos concedidos pelo nosso principal estabelecimento de crédito, fato que repercutiu na situação financeira da indústria carioca, que absorvia 71% do saldo devedor, em 31-12-1956, dos empréstimos às atividades econômicas no Distrito Federal.

O crédito agrícola é inexpressivo e como prova disso basta citar o movimento da Carteira de Crédito Agrícola, do Banco da Prefeitura, em 1956: foram deferidas 208 propostas e os saldos devedores das operações totalizavam 48 milhões de cruzeiros em 31-XII, sendo que 8 milhões eram de responsabilidade de lavradores fluminenses (1). No Rio a maior fonte de crédito agrícola são as casas atacadistas do mercado D. Manuel, porém o grosso do crédito que concederam foi destinado a lavradores de São Paulo, Minas e Estado do Rio, que suprem cêrca de 95% do consumo local de frutas, legumes e verduras.

Forma institucional das emprêsas — Os censos econômicos de 1950 permitem-nos avaliar a penetração das sociedades de capital em alguns setores da economia do Distrito Federal.

Naquela data, foram recenseados 5 266 estabelecimentos agropecuários, dos quais apenas 356 estavam organizados sob a forma de sociedade anônima, cooperativas e outras, com uma área que sòmente correspondia a 6% da área total. Na indústria, entre 5 143 emprêsas, foram encontradas 2 578 sociedades de capital, que controlavam 95% do capital realizado no setor. Neste grupo de emprêsas predominavam as sociedades anônimas, em número de 511, controlando 83% do capital realizado na indústria. No comércio varejista não eram tão influen-

(1) Relatório do Banco da Prefeitura do Distrito Federal S. A., do exercício de 1956.

tes as sociedades de capital, pois eram em número de 2 093 num total de 13 809 recenseadas, e detinham 55% do capital realizado. Já no comércio atacadista aparecem com grande preponderância: em número de 1 765, representavam 90% do capital realizado.

Êstes dados não deixam dúvida quanto à predominância das emprêsas de capital na economia carioca.

Estrutura da propriedade na agricultura — As mutações que se observam nas características da exploração agrícola do Distrito Federal, ao longo do período intercensitário 1940-1950, estão expressas nos dados do quadro XXVIII. Verifica-se no período, uma ponderável diminuição (1) tanto do número de estabelecimentos agropecuários (-34%), como da área por êles abrangida (-15%). Supõe-se, além do mais, que êsse processo tenha adquirido maior intensidade nos anos posteriores ao último Censo.

A redução continuada das atividades agrícolas no Distrito Federal deve-se, em maior grau, às condições peculiares do desenvolvimento da Metrópole. Nesse terreno, as principais causas invocadas são as seguintes:

1 — O processo de expansão urbana vai transformando paulatinamente consideráveis áreas agricultáveis em zonas de loteamento, que são comumente objeto de negócios fáceis e grandes lucros. As explorações rurais vão sendo pouco a pouco e inexoràvelmente confinadas àquelas áreas mais afastadas das vias de transporte ou que se ressentem da adversidade do relêvo, o que por si só constitui óbice à expansão da prática agrícola. A valorização excessiva das terras motiva o maior desinterêsse pelo cultivo do solo, que se torna incapaz de assegurar rentabilidade aos capitais ali empatados.

---

(1) O Censo de 1940 incluiu, no cômputo dos estabelecimentos as chácaras, quintas de veraneio, ao passo que o de 1950 computou apenas as explorações agrícolas com objetivos comerciais. A exclusão das pequenas áreas dessas propriedades de veraneio acarretou, como era óbvio, um decréscimo no número de estabelecimentos mais acentuado que o observado na extensão das propriedades. Mesmo com as ressalvas feitas, não se pode disfarçar a redução real das explorações agrícolas.

XXVIII — DISTRITO FEDERAL — *N.º E ÁREA DOS ESTABELECIMENTOS AGROPECUÁRIOS, SEGUNDO GRUPOS DE ÁREA, 1940 E 1950*

Grupos de área (ha)	*1940*				*1950*			
	N.º de estabelecimentos	*% s/o total*	*Área (ha)*	*% s/o total*	*N.º de estabelecimentos*	*% s/o total*	*Área (ha)*	*% s/o total*
Menos de 10	7 120	89,1	22 661	46,7	4 341	82,5	12 709	30,7
10 a menos de 50	807	10,1	14 858	30,6	837	16,0	13 670	33,1
50 a menos de 100	35	0,4	2 832	5,8	49	0,9	3 251	7,9
100 a menos de 200	16	0,2	2 198	4,5	23	0,4	3 042	7,4
200 a menos de 500	15	0,2	5 429	11,2	13	0,2	3 562	8,6
500 a menos de 1 000	1	0,0	600	1,2	1	0,0	960	2,3
1 000 a menos de 10 000	—	—	—	—	2	0,0	4 137	10,0
Total	*7 994*	*100,0*	*48 578*	*100,0*	*5 266*	*100,0*	*41 331*	*100,0*

Fonte: Censo Agrícola, 1950.

2 — O ritmo crescente de industrialização do Rio de Janeiro exige contínuos acréscimos do contingente de mão-de-obra, constituindo, assim, um fator de atração, para as populações que habitam as zonas rurais.

3 — As exigências crescentes do abastecimento do Rio de Janeiro, atendidas em proporção cada vez maior pelas zonas de atividade agrícola mais intensa fora dos limites do seu território e que se servem de uma rêde de transportes ainda deficiente, mas em processo de reaparelhamento e modernização, colocam a agricultura carioca em uma situação pràticamente marginal e sem possibilidades de competição.

Em consonância com o tipo de agricultura praticado no Distrito Federal (fruticultura e horticultura em pequena escala), as explorações rurais são predominantemente de pequena área, bastando convir que, em 1950, mais de 98% dos estabelecimentos agrícolas possuíam menos de 50 ha, compreendendo em conjunto 64% da área cultivada. Deve-se atentar, entretanto, que a êsse grupo de estabelecimentos correspondiam, em 1940, 77% da área cultivada. As propriedades médias (50 a 200 hectares), em número e em área, ganharam, ao contrário, melhor posição.

Cabe salientar, outrossim, as modificações observadas nas formas de exploração agrícola, no período 1940-1950:

Qualidade do responsável pela exploração	*% s/área total*	
	1940	*1950*
Proprietário	28,6	32,2
Administrador	22,5	37,0
Arrendatário	37,8	23,0
Ocupante	11,1	7,8

A diminuição da importância relativa do grupo de "arrendatários" muito provàvelmente está relacionada com a decadência das fazendas citrícolas que, em sua época de florescimento, recorriam com maior freqüência ao arrendamento de áreas agrícolas.

CAPÍTULO IV

O MERCADO

A — CARACTERÍSTICAS DA OFERTA

Agricultura — A produção agrícola é por demais insuficiente em face das necessidades de consumo de uma população de quase 3 milhões de habitantes, circunstância que contribui para agravar o problema de abastecimento da Capital da República. O chamado sertão carioca já foi a principal fonte de produtos agrícolas consumidos na cidade, mas com a expansão urbana a massa de consumidores aumentou e a área de cultivo diminuiu.

Na agricultura carioca, até princípios do século passado predominava a cultura da cana-de-açúcar. Depois veio o ciclo do café, produto que tomou conta das encostas das montanhas, sendo responsável, em parte, pelo desflorestamento. Ao mesmo tempo que declinava o café, ascendia a cultura da mandioca, que sofreu violenta *debacle* com a libertação dos escravos. A partir da Primeira Guerra Mundial, começou o ciclo da laranja, — ligado ao comércio de exportação — que persistiu até ao período da Segunda Guerra Mundial. Neste entrementes, a banana expandia-se, chegando em certos anos a ser o principal produto da lavoura carioca. A primazia, no entanto, ainda cabe à laranja, como o comprova o quadro XXIX, relativo à produção dos 13 principais produtos agrícolas cultivados no Distrito Federal.

Presentemente os laranjais concentram-se em Campo Grande, Guaratiba e Santa Cruz. Na Área do Contôrno desenvolveram-se bastante em Nova Iguaçu. Os laranjais mais ameaçados de desaparecer são os localizados em pontos de fácil comunicação, pelo que se prestam ao loteamento a longo prazo, e os situados nas encostas úmidas dos morros, cujas terras podem ser aproveitadas para o cultivo da banana. A boa laranja colhida no sertão carioca é exportada para o estrangeiro e para

o consumo da população urbana é destinado o refugo da seleção ou o fruto precoce.

XXIX — DISTRITO FEDERAL — *PRODUÇÃO AGRÍCOLA, 1956*

Produtos	*Área cultivada (ha)*	*Quantidade (t)*	*Valor (Cr$1000)*	*% s/o valor total*
Abacate	191	7 628 (1)	10.679	4,1
Banana	3 953	4 392 (2)	87.847	33,4
Côco-da-baía	109	1 710 (1)	8.550	3,2
Laranja	4 808	300 048 (1)	120.192	45,8
Limão	54	16 900 (1)	8.450	3,2
Mandioca	462	4 900	7.350	2,8
Manga	538	7 300 (1)	7.300	2,8
Tomate	67	906	5.436	2,1
Outros (3)	608	...	6.768	2,6
Total	*10 790*	—	*262.572*	*100,0*

Fonte: S.E.P., Ministério da Agricultura.

(1) 1 000 frutos.
(2) 1 000 cachos.
(3) Arroz, batata-doce, cana-de-açúcar, milho, tangerina.

Os bananais encontram ótimas condições para o seu desenvolvimento nas faldas das montanhas cariocas. Por isso é que se localizam em grandes extensões nas abas do maciço da Pedra Branca e do Gericinó, e nas encostas do maciço da Tijuca, na vertente de Jacarepaguá. São plantadas em terras conquistadas às matas e às capoeiras, às vêzes com mais de 60% de declive. Nos terrenos de baixada de Jacarepaguá, Santa Cruz e Guaratiba também se planta banana, mas de uma variedade que se adapta ao solo excessivamente úmido ("nanica" e "d'água"). A bananicultura tem possibilidade de continuar a expandir-se nas terras dos laranjais abandonados nas encostas dos morros.

Pesca — Via de regra, os barcos de pesca registrados no Distrito Federal operam num amplo trecho do litoral, tendo por limite, ao norte,

a Bahia, e, ao sul, o Rio Grande do Sul. Dentre as espécies vendidas as mais comuns são a corvina, castanha, enchova, linguado, maria-mole, pescadinha, sioba, tainha, xerelete, camarão 7 barbas e sardinha, que compõem cêrca de 80% do pescado.

A produção da frota pesqueira carioca foi de 23 700 toneladas em 1956, equivalendo a um consumo diário *per capita* de 23 gramas de peixe (1). O aumento da oferta de peixe depende não só da expansão da frota pesqueira e da freqüência dos cardumes, como também das reações do mercado consumidor. Sempre que a oferta do produto aumenta no varejo, cresce a percentagem de retôrno (2), atestando uma procura inelástica por fôrça dos hábitos alimentares da população. A expansão do consumo de peixe depende igualmente, em certa medida, do nível de preços. Haja vista que, em 1957-1958, o lançamento do atum teve grande êxito, por ser vendido a preços mais baixos que os demais tipos de carne.

Indústria — A indústria do Distrito Federal, em 1955, contribuiu com 12% do valor dos bens produzidos pelos estabelecimentos industriais do País que empregavam 5 ou mais pessoas. Em alguns importantes ramos industriais o valor da produção carioca em relação ao total nacional assume percentagens mais elevadas: produtos químicos e farmacêuticos, 20% e editorial e gráfica, 38%.

A produção industrial do Rio concentra-se em estabelecimentos grandes e médios. O Registro Industrial acusou a existência, em 1955, de 77 grandes fábricas, com uma produção igual ou superior a 100 milhões de cruzeiros, que foram responsáveis por 44% do valor global dos bens produzidos. Os estabelecimentos, com valor de produção inferior a 5 milhões de cruzeiros, em número de 3 060, só geraram 12% do valor total da produção.

Ainda com base nas informações do Registro Industrial, referentes a 1955, podemos discriminar a participação de cada ramo no conjunto do valor adicionado. Segundo o quadro XXX do total de 21 689 milhões

(1) Quase todo o pescado que entra no Entreposto de Pesca, da Praça 15, é consumido no Rio. Apenas uma pequena parte é enviada para São Paulo.

(2) O peixe de retôrno é o que sobra nas feiras-livres, onde, provàvelmente, são vendidos 70% do pescado.

de cruzeiros, de renda industrial, foram gerados pela indústria química e farmacêutica, 21,9%, pela têxtil, 12,5%, pela editorial e gráfica, 9,4% e pela de produtos alimentares, 9,1%.

Examinaremos, a seguir, mais minuciosamente alguns aspectos dêsses principais ramos.

XXX — DISTRITO FEDERAL — *VALOR ADICIONADO NA INDÚSTRIA, EM 1955*

Classes de indústria	*N.º de estabelecimentos*	*Valor adicionado (Cr$ 1000)*	*% do total*
Extrativa de produtos minerais ...	14	27.502	0,1
Transformação de minerais não metálicos	322	1.434.690	6,6
Metalúrgica	354	1.640.105	7,6
Mecânica	71	371.606	1,7
Material elétrico e de comunicações.	51	687.678	3,2
Construção e montagem de material de transporte	48	382.383	1,8
Madeira	172	259.910	1,2
Mobiliária	403	770.033	3,6
Papel e papelão	97	342.591	1,6
Borracha	30	232.993	1,1
Couros e peles e produtos similares.	29	376.665	1,7
Química e farmacêutica	337	4.745.587	21,9
Têxtil	88	2.718.887	12,5
Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	581	1.376.439	6,3
Produtos alimentares	970	1.984.253	9,1
Bebidas	57	1.396.006	6,4
Fumo	6	360.977	1,7
Editorial e gráfica	290	2.041.984	9,4
Diversas	238	539.069	2,5
Total	4 158	21.689.358	100,0

Fonte: Registro Industrial, 1955.

Indústria têxtil — Esta indústria é a que emprega maior número de operários, embora seja suplantada pela indústria química e farmacêutica, quanto à participação no valor adicionado. Em 1955, os salários e vencimentos pagos pela indústria têxtil montaram a 1 bilhão de cruzeiros, correspondendo a 14% de todos os salários e vencimentos pagos na indústria do Distrito Federal. Com 88 estabelecimentos em funcionamento gerou um valor de transformação de 2 719 milhões de cruzeiros.

As 50 emprêsas associadas ao Sindicato da Indústria de Fiação e Tecelagem do Rio de Janeiro dividiam-se nos seguintes grupos (1): algodão 13 emprêsas; lã 6; sêda e *rayon* 6; juta, cânhamo, cordoalha e estôpa 4; malharia e meias 11; passamanaria, renda, tapête e artefatos de tecidos 5; especialidades têxteis 3; linho 2.

Tôda a matéria-prima básica consumida pela indústria é importada de outras regiões do País (algodão, juta, *rayon, nylon* e lã) ou do estrangeiro (linho). As distâncias que separam o Distrito Federal dos centros abastecedores de matéria-prima impõem o acréscimo de pesados fretes no custo da produção. A indústria têxtil carioca abastece-se de algodão, no Nordeste, de juta, no Norte (Pará e Maranhão), de *rayon* e *nylon*, em São Paulo, e de lã, no Rio Grande do Sul.

O grosso da produção têxtil provém de 7 unidades controladas por 6 grupos industriais, a saber: a Bangu (Cia. Progresso Industrial) do grupo Guilherme da Silveira; a Nova América (Cia. Nacional de Tecidos Nova América) do Grupo Ademar Bebiano; a Cruzeiro e a Mavílis-Bonfim (Cia. América Fabril), do Grupo Rocha Faria; a Confiança Industrial, do Grupo Abdala; a Corcovado, do Grupo Seabra, e a Deodoro Industrial.

A Bangu é a que apresenta melhor índice de reequipamento e modernização, com elevada quantidade de teares automáticos. As demais estão em diferentes estágios de reequipamento e a tendência observada no ramo é a da substituição das máquinas velhas com vistas à diminuição da mão-de-obra ocupada e ao aumento da produtividade. Esta indústria, em 1956, sofreu perturbações cujas causas residiam no elevado

(1) Relatório do Sindicato da Indústria de Fiação e Tecelagem do Rio de Janeiro, 1957.

custo da produção e na carência de crédito (1). Os industriais apontaram como responsáveis pelo encarecimento dos custos de produção e pela falta de recursos próprios para o reequipamento das fábricas, o encarecimento da matéria-prima e o aumento do salário-mínimo. A situação da indústria agravou-se, nestes últimos anos, porque, a par dos custos crescentes, houve uma certa limitação do crédito bancário. A retração da procura, que então se verificou, foi devida à elevação dos preços no varejo, para o que contribuiu, também, a majoração do impôsto de consumo. Para enfrentar as dificuldades, foram apresentadas algumas medidas, destacando-se a do estímulo à exportação de tecidos. Antes de ter conseguido efetivar a concessão de uma taxa de câmbio favorável para a exportação de tecidos, os industriais foram levados a reduzir a produção, lançando ao desemprêgo até cêrca de 10% da mão-de-obra ocupada, além da supressão dos "serões", a diminuição dos dias de trabalho e a redução da jornada diária.

Para tornar viável a exportação de tecidos, seria necessário, o reajustamento das taxas cambiais, aplicáveis ao setor, política que o Govêrno só adotou em 1958. A reivindicação dos industriais, na ocasião, consistia em elevar o dólar têxtil de 67 cruzeiros para o nível de 100 cruzeiros, a fim de que houvesse a paridade de preços no mercado internacional (2).

Apesar dêsses sintomas de recessão, verifica-se que não caiu, no período, a produção no ramo têxtil. O consumo de energia elétrica nas fábricas de tecidos de algodão aumentou de 8% e nas de outros tipos de tecidos, de 17%, em 1956, no Distrito Federal. É possível que a crise tenha atingido as pequenas fiações e tecelagens, que se ressentiram de um aumento dos *stocks* e da redução do crédito bancário, em maior escala do que as fábricas principais.

A concessão de melhores taxas de câmbio para o fomento de exportações tem o inconveniente de não obrigar os industriais a reduzir os

---

(1) No período 1956-1957, apesar das demonstrações formuladas pelos órgãos representativos da indústria têxtil não se verificou uma recessão de negócios, neste ramo, tomado em conjunto. A respeito, leia-se Conjuntura Econômica, nov. 1957.

(2) Relatório do Sindicato da Indústria de Fiação e Tecelagem do Rio de Janeiro, 1957.

custos de operação das fábricas e de estimular as tendências à especulação no mercado distribuidor.

De 1952 a 1954, as fábricas têxteis intensificaram o reequipamento, mas em 1955 descuidaram-se do problema. Isso nota-se nos gastos com a compra de novas máquinas (1):

Anos	*Investimento (Cr$ 1 000)*
1952	58.235
1953	95.564
1954	383.066
1955	41.215

Indústria química e farmacêutica — Do ponto de vista do valor adicionado, esta é a principal indústria do Rio. Os seus 337 estabelecimentos distribuem-se entre inúmeros ramos, compreendendo, como indústrias químicas, a fabricação de gás, corantes, óleos, derivados de petróleo, perfumarias, sabão, tintas, desinfetantes, inseticidas, adubos etc., e, como farmacêuticas, a fabricação de soros, vacinas, preparados organoterápicos, produtos veterinários e outras especialidades.

A produção química inclui, a partir de 1955, as atividades da Refinaria de Manguinhos, com capacidade nominal para processar 10 000 barris de petróleo por dia e que, em 1957, teve um faturamento de 1 975 milhões de cruzeiros.

Na indústria farmacêutica inclui-se grande número de emprêsas estrangeiras, entre os quais os laboratórios Parke Davis, Lilly, Roche, Merck, Bayer, Sharp & Dohne, Ciba e Sidney Ross.

Indústria editorial e gráfica — É a terceira em importância, aparecendo com um valor adicionado de 2 042 milhões de cruzeiros. Tem-se desenvolvido, nos últimos anos, com a criação de novos jornais e revistas, e o reequipamento de antigas emprêsas editoriais. Entre os grandes estabelecimentos novos que marcam o último impulso sofrido pela indústria editorial e gráfica contam-se os da gráfica Bloch, Rio Gráfica,

(1) Boletins do Registro Industrial.

Serviço Gráfico do IBGE, Última Hora e O Mundo. As inversões no ramo têm sido vultosas, visando sempre a melhoria da apresentação material e uma maior produção de livros, jornais e revistas. O reequipamento de antigas emprêsas foi impressionante, ressaltando-se o procedido pelo O Globo e os Diários Associados.

Esta indústria deve a sua expansão e o extraordinário avanço técnico que alcançou, em parte, aos favores cambiais concedidos pelo Govêrno para a importação de equipamento e de papel de impressão.

Neste ramo, o Govêrno Federal figura com relêvo, dispondo de duas grandes oficinas: Imprensa Nacional e o Serviço Gráfico do IBGE. Apesar da concentração da produção editorial e gráfica numas poucas emprêsas poderosas, ainda é grande o número de pequenas e médias oficinas como o atesta a existência de 290 estabelecimentos de 5 e mais pessoas, em 1955.

Evolução da indústria — Tomando por base os dados relativos ao consumo de energia, apresentados no item E do Capítulo III, poderíamos dizer que, em têrmos reais, o volume de produção da indústria de transformação, no período de 1952 a 1955, cresceu de 30%. Em têrmos nominais ou monetários, o aumento foi de 86%, como mostra o quadro XXXI.

Em todo caso, o nível de produção cresceu acentuadamente, no período, apesar da queda no nível de emprêgo, em 1955, contrastando com a violenta expansão verificada no ano anterior.

O aumento do valor adicionado por operário (96%) foi menor, em face do aumento do nível de ocupação, porém superior ao aumento do salário por operário (86%). Nestas percentagens percebe-se que a remuneração dos operários não acompanha as margens de acréscimo do valor produzido, importando o desajuste numa melhor remuneração do fator capital.

O ano de 1954 sobressaiu-se pelo vulto das inversões, que corresponderam a cêrca de 14% do valor da produção, quando normalmente a taxa se apresenta da ordem de 3%.

XXXI — DISTRITO FEDERAL — *EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA*

(Extrativa e de transformação)

Especificação	*1952*	*1953*	*1954*	*1955*	*Aumento (%)*
Número de estabelecimentos	3 635	4 172	4 204	4 158	14
Média mensal de operários	146 414	153 088	155 387	150 210	3
Valor da produção (Cr$ 1 000 000)	22.899	27.799	36.662	42.537	86
Valor adicionado (Cr$ 1 000 000)	10.758	13.960	17.757	21.689	102
Valor adicionado/operário (Cr$)	73.483	91.237	114.275	144.391	96
Salário/operário (Cr$)	18.279	21.156	28.750	34.004	86
Valor das inversões (Cr$ 1 000 000)	746	905	5.029	1.492	100

Fonte: I.B.G.E. — Produção Industrial.

Comparando os valores adicionados em cada ramo industrial nos anos de 1952 e 1955, expostos no quadro XXXII vemos que o ramo de maior crescimento relativo é o de construção e montagem do material de transporte (244%), do qual fazem parte as novas emprêsas de montagem de ônibus. Logo em seguida temos a indústria química e farmacêutica (148%), que registrou forte impulso no ano de 1954. Outras indústrias de transformação que acusaram forte crescimento relativo foram as de material elétrico (119%), couros e peles (118%), metalúrgica (113%), mecânica (111%) e têxtil (103%).

XXXII — DISTRITO FEDERAL — *EXPANSÃO INDUSTRIAL*
(Cr$ 1 000 000)

Classe de indústria	*Valor adicionado* 1952	1955	*Aumento* (%)
Extrativa de produtos minerais	11	28	155
Transformação de minerais não metálicos	780	1.435	84
Metalúrgica	770	1.640	113
Mecânica	176	372	111
Material elétrico e de comunicações	314	688	119
Construção e montagem do material de transporte	111	382	244
Madeira	150	260	73
Mobiliário	443	770	74
Papel e papelão	177	342	93
Borracha	182	233	28
Couros e peles e produtos similares	173	377	118
Química e farmacêutica	1.914	4.745	148
Têxtil	1.337	2.719	103
Vestuário, calçados e artefatos de tecidos	742	1.376	85
Produtos alimentares	1.046	1.984	90
Bebidas	721	1.396	94
Fumo	223	361	62
Editorial e gráfica	1.109	2.042	84
Diversas	379	539	42
Total	*10.758*	*21.689*	*102*

Fonte: I.B.G.E. — Registro Industrial.

Assim, o processo de desenvolvimento da indústria carioca tem-se caracterizado, nos últimos anos, por um forte incremento dos ramos de bens de produção (metalúrgico, mecânico e material elétrico), de maté-

rias-primas (químico, couros e peles) e de bens de consumo duráveis (têxtil). Reflete, pois, o sentido do desenvolvimento da indústria nacional, qual seja o da expansão da indústria de bens de capital e de matérias-primas, em ritmos superiores ao da indústria de bens de consumo.

Ressalvando as deficiências das estatísticas do Registro Industrial, apresentamos, no quadro XXXIII dados expressivos sôbre a relação

XXXIII — DISTRITO FEDERAL — *VALOR ADICIONADO E SALÁRIO PAGO NA INDÚSTRIA, 1955*

Classes de indústria	*Valor adicionado por operário (Cr$)*	*Salário médio por operário (Cr$)*	*Relação produto/salário*
Extrativa de produtos minerais	78.131	25.043	3,1
Transformação de minerais não metálicos	108.001	33.106	3,3
Metalúrgica	133.603	35.772	3,7
Mecânica	124.241	40.776	3,0
Material elétrico e de comunicação	139.971	39.176	3,6
Construção e montagem do material de transporte	139.403	39.662	3,5
Madeira	103.674	38.510	2,7
Mobiliário	89.186	36.377	2,5
Papel e papelão	95.270	33.310	2,9
Borracha	181.600	44.184	4,1
Couros e peles e produtos similares	146.619	43.344	3,4
Química e farmacêutica	369.853	34.134	10,8
Têxtil	92.988	23.806	3,9
Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	79.466	29.478	2,7
Produtos alimentares	159.879	31.238	5,1
Bebida	253.262	46.569	5,4
Fumo	343.461	39.032	8,8
Editorial e gráfica	172.290	51.851	3,3
Diversas	111.263	31.730	3,5
Total	*144.453*	*34.004*	*4,2*

Fonte: I.B.G.E. — Registro Industrial, 1955.

entre os valores adicionados por operário e os salários médios pagos na indústria carioca, segundo os principais ramos. As taxas de produto-trabalho constituem um subsídio aos estudos sôbre a produtividade técnica dos diversos ramos.

Fatôres da localização — A maioria das indústrias cariocas está localizada no perímetro urbano do Rio de Janeiro, e, dentro dêste, concentra-se na área mais central. No entanto, nas últimas décadas é evidente a tendência de localização dos novos estabelecimentos nas áreas de subúrbios distantes, preferindo, em inúmeros casos, áreas de municípios fluminenses no contôrno do Distrito Federal.

Adiante, indicamos alguns fatôres que influem sôbre a tendência apontada:

1 — A valorização dos terrenos nos bairros mais antigos da cidade, que não só contém a implantação de novas fábricas como também desloca as antigas. São conhecidos os casos de duas fábricas situadas, uma na Gávea e outra em Laranjeiras, que lotearam os seus terrenos e se mudaram para outras zonas.

2 — A localização das fábricas nas proximidades das aglomerações operárias, eliminando as dificuldades de transporte da mão-de-obra. As novas zonas industriais coincidem com as zonas residenciais de operários (subúrbios da Central, Rio d'Ouro e Leopoldina).

3 — A abertura de novas vias de transporte como a Avenida Brasil, a Avenida das Bandeiras e a Rodovia Presidente Dutra, facilitando o transporte numa área de terrenos mais baratos.

As primeiras concentrações industriais do Rio surgiram na Tijuca e em São Cristóvão, bairros que constituíam a periferia da cidade, em fins do século passado. O abastecimento de água, a presença de mão-de-obra e as facilidades de transporte eram os fatôres básicos de localização. Quando as indústrias de tecidos se instalaram nos bairros da Tijuca e de Vila Isabel o principal fator determinante foi a abundância de água natural. Pelo mesmo motivo foram instaladas fábricas de tecidos na Gávea. Diversos fatôres estimularam a instalação espontânea de fábricas no bairro de São Cristóvão, como a proximidade do centro da cidade, o fácil acesso por via marítima para embarque e desembarque de mercadorias e matérias-primas, nos numerosos trapiches aí existen-

tes e através da estrada de ferro, e a proximidade e facilidade de ligação com os subúrbios, fornecedores de mão-de-obra (1).

A construção do novo cais do pôrto e das obras complementares, no início do século deu margem ao surgimento de indústrias no bairro da Gamboa, destacando-se os moinhos de trigo, nas proximidades do ponto de desembarque da matéria-prima.

Distribuição geográfica das indústrias — No quadro XXXIV podemos observar a distribuição da indústria carioca, em 1952, pelas 35 circunscrições em que se divide o Distrito Federal (2). O agrupamento das circunscrições em zonas industriais ajuda a compreender o fenômeno da concentração geográfica da indústria. Vemos que, segundo o valor da produção, a zona mais importante é a do Centro (28,2%), zona relativamente antiga. A seguir surge a da Central do Brasil (20,3%), de ocupação mais recente, e depois a da Tijuca (16,0%) e de São Cristóvão (14,9%), que são velhas zonas industriais da cidade. As duas zonas novas, a do Rio D'Ouro (11,2%) e a da Leopoldina (5,3%), colocam-se à frente, apenas, das zonas Sul (2,9%), Rural (1,1%), e Ilhas (1,0%). No cartograma que segue, está projetado o valor da produção gerado nas circunscrições do Distrito Federal, em 1952.

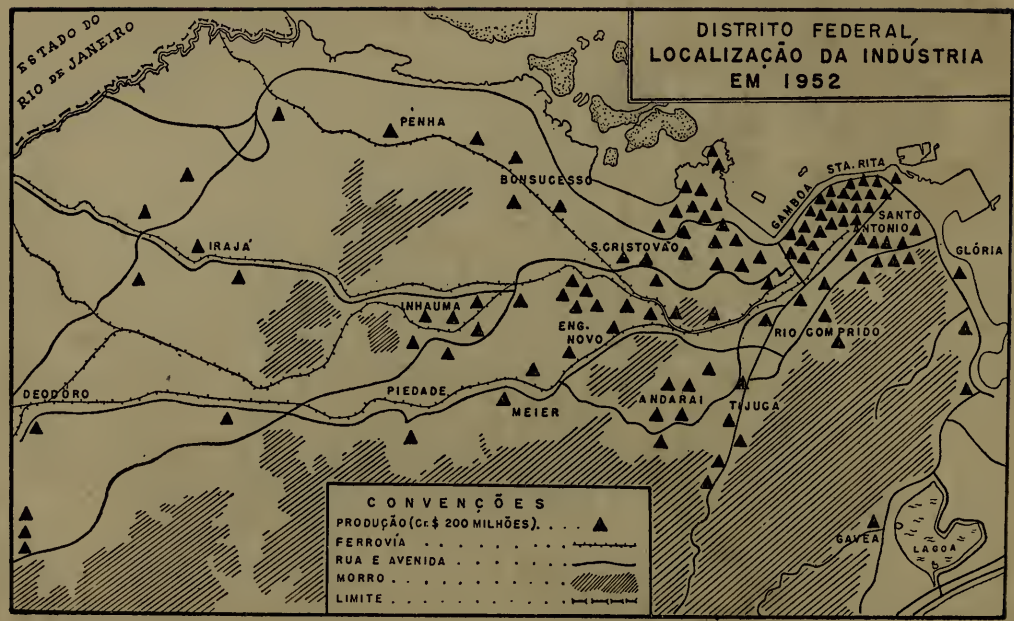
Com base nesses dados podemos classificar as zonas em três grupos: *zonas estacionárias* (Centro, Tijuca e São Cristóvão), que não comportam a instalação de novas grandes indústrias e deslocam as que se querem expandir, *zona intermediária* (Central do Brasil), que não repele novas indústrias, mas não acusa sensível crescimento, e *zonas em expansão* (Leopoldina e Rio D'Ouro), de intenso crescimento industrial.

Zonas estacionárias — Apesar de não ser a mais antiga, a zona do Centro é a que apresenta maior saturação, premida pela valorização dos terrenos. O seu principal bairro industrial é o da Gamboa, onde se

---

(1) Palestra de Teresinha de Segadas Soares no Curso de Geografia do Distrito Federal da Associação dos Geógrafos Brasileiros.

(2) A divisão em circunscrições, feita pela Prefeitura e adotada pelo IBGE, nem sempre coincide com o conceito econômico das áreas dos bairros e estações. Em parte, por isso, torna imprecisa a observação dos fenômenos econômicos e demográficos urbanos.


DISTRITO FEDERAL
LOCALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA
EM 1952
ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PENHA
BONSUCESSO
IRAJÁ
S. CRISTOVÃO
GAMBOA
STA. RITA
SANTO ANTONIO
GLÓRIA
INHAUMA
ENG. NOVO
RIO COMPRIDO
DEODORO
PIEDADE
MEIER
ANDARAÍ
TIJUCA
GÁVEA
LAGOA
CONVENÇÕES
PRODUÇÃO (Cr$ 200 MILHÕES)
FERROVIA
RUA E AVENIDA
MORRO
LIMITE

Zonas e circunscrições	N.º de estabelecimentos	Valor da produção (Cr$ 1.000)	%
Zona Sul	*180*	*667.867*	*2,9*
Gávea	48	269.956	1,2
Lagoa	45	180.220	0,8
Copacabana	50	89.182	0,4
Glória	37	128.509	0,5
Zona do Centro	*1 161*	*6.548.848*	*28,2*
Candelária	19	93.644	0,4
São José	32	77.976	0,3
Santa Rita	141	869.453	3,7
São Domingos	38	65.890	0,3
Sacramento	115	382.558	1,6
Ajuda	44	211.125	0,9
Santana	173	712.578	3,1
Gamboa	121	1.747.296	7,6
Espírito Santo	205	1.233.238	5,3
Santo Antônio	216	986.896	4,3
Santa Teresa	57	168.194	0,7
Zona de São Cristóvão	*274*	*3.454.513*	*14,9*
São Cristóvão	274	3.454.513	14,9
Zona da Tijuca	*441*	*3.716.939*	*16,0*
Rio Comprido	99	597.651	2,6
Engenho Velho	124	873.658	3,8
Tijuca	61	1.001.435	4,3
Andaraí	157	1.244.195	5,3
Zona da Central do Brasil	*751*	*4.720.987*	*20,3*
Engenho Novo	256	2.622.050	11,3
Méier	120	365.721	1,6
Piedade	115	290.690	1,2
Madureira	153	298.037	1,3
Realengo	78	937.653	4,0
Anchieta	29	206.836	0,9
Zona do Rio D'Ouro	*454*	*2.592.352*	*11,2*
Inhaúma	228	1.455.562	6,3
Irajá	127	536.630	2,3
Pavuna	99	600.160	2,6
Zona da Leopoldina	*216*	*1.238.447*	*5,3*
Penha	216	1.238.447	5,3
Zona Rural	*150*	*257.417*	*1,1*
Jacarepaguá	96	163.597	0,7
Campo Grande	28	46.315	0,2
Guaratiba	6	2.233	0,0
Santa Cruz	20	45.272	0,2
Zona das Ilhas	*9*	*19.190*	*0,1*
Ilhas	9	19.190	0,1
Total	*3 636*	*23.216.560*	*100,0*

Fonte: Boletim do Registro Industrial do IBGE, 1952.

encontram importantes estabelecimentos da indústria alimentícia (Moinho Inglês, Moinho Fluminense, Moinho da Luz, Fábrica de Chocolate Bhering, Fábricas de Biscoitos Aymoré e Sublime e a Usina de Açúcar Pérola) e da indústria editorial e gráfica (Imprensa Nacional e Diários Associados). Em outras circunscrições, encontramos a Química Bayer, as oficinas do Arsenal da Marinha, a fábrica de bebidas da Antártica e da Brahma (Rua Marquês de Sapucaí), a oficina de O Globo e as metalúrgicas Otis e Federal.

No bairro da Tijuca estão localizados numerosos lanifícios (Maracanã, Covilhã, Casimiras Finas, Bom Pastor e outros), a fábrica de bebidas da Brahma (Rua José Higino) e alguns laboratórios (Merck, Schering e outros). No bairro de Vila Isabel sobressaiem-se os cotonifícios (Cruzeiro, Confiança, Corcovado). No Andaraí está localizada a fábrica de projéteis do Exército Nacional.

O bairro de São Cristóvão também é um reduto da indústria têxtil, com importantes tecelagens de algodão (Mavílis-Bonfim, São Luís Durão, Vitória Régia e Esperança). No rol das indústrias metalúrgicas sobressaem os estabelecimentos da Hime e White Martins. Outras grandes unidades industriais são a fábrica de gás, o Moinho Guanabara e a fábrica de calçados DNB. No Caju, está o Arsenal de Guerra.

Zona intermediária — A zona da Central do Brasil tem mais o aspecto de zona residencial do que industrial, e não dispõe de atrativos para a implantação de novas grandes indústrias. Na circunscrição do Engenho Novo, de onde provém a metade da produção industrial da zona, há agrupamentos industriais densos como os de Mangueira, Triagem e Vieira Fazenda. Na estação de Mangueira está o lanifício Boa Vista, a fábrica Matos Rocha (calçados e roupas), a Torrefação do Café Paulista, a Cerâmica Brasileira, a fábrica Red Indian (comestíveis), a Kibon e a fábrica de chapéus Mangueira. Em Triagem, localizam-se as oficinas da Light e a fábrica de lâminas Gillete e, em Vieira Fazenda, as oficinas de material elétrico da General Electric. Nos subúrbios mais distantes, encontram-se os estabelecimentos da Cermava (carroçarias de ônibus) e uma refinaria de açúcar, em Piedade, a fábrica de tecidos Borborema, em Madureira, a Deodoro Industrial (tecelagem) e a fábrica

de vagões, em Deodoro, e a fábrica de tecidos da Cia. Progresso Industrial, em Bangu.

Zonas em expansão — Os subúrbios da Leopoldina não tiveram um acentuado desenvolvimento industrial enquanto não foi aberta a Av. Brasil, à margem da qual se instalam numerosos estabelecimentos. Em Bonsucesso, estão localizadas metalúrgicas de tamanho médio, como a Metalúrgica Marvin, e a Refinaria de Manguinhos. Na Penha, o Curtume Carioca, o Matadouro da Penha, a Carbrasa, fábrica de carroçarias, e a Rheem-Metalúrgica. Em Cordovil, estão os estabelecimentos gráficos de Bloch & Cia. (Manchete) e do Serviço Gráfico do IBGE. Vários dêstes estabelecimentos são de implantação recente e atestam o interêsse industrial despertado pela zona.

A zona da Rio D'Ouro está experimentando maior expansão industrial, em virtude da abertura da Avenida das Bandeiras. Até bem pouco tempo a penetração na linha da Rio D'Ouro limitava-se a Del Castilho. Depois estendeu-se por Inhaúma, Irajá e Honório Gurgel. Em Del Castilho ficam os estabelecimentos da metalúrgica Electromar e da tecelagem Nova América, em Inhaúma, a Cerâmica Klabin e as metalúrgicas Ibis e Sansom Vasconcelos, em Vicente de Carvalho, a metalúrgica Standard Electric, as oficinas da Bausch & Lomb e a fábrica de vidros CBV, e em Irajá, a única fábrica de cimento branco do País. No trecho da Avenida das Bandeiras, em Honório Gurgel, estão, entre outros, os estabelecimentos da Sydney Ross, fábricas de produtos químicos e a fábrica de máquinas de escrever Remington e outros.

Área do Contôrno — Do ponto de vista econômico, a indústria do Distrito Federal estende-se pela área do contôrno, no Estado do Rio de Janeiro. Êstes estabelecimentos localizam-se de preferência à margem da Rodovia Presidente Dutra, que os põe em comunicação direta com os dois maiores mercados do País: o Distrito Federal e São Paulo. Mas é preciso notar que tais indústrias preferem-se fixar nessa área não apenas porque os terrenos ali sejam mais baratos do que na zona suburbana da Capital da República, como porque são mais baixos os impostos estaduais e municipais em relação aos que cobra a Prefeitura do Distrito Federal, além da vantagem em relação aos níveis de salário-mínimo

regional. A elevada carga tributária tem levado algumas indústrias instaladas no Rio a mudar-se para o território fluminense (1).

O fato é que cidades satélites do Rio, como Nova Iguaçu, Nilópolis e Duque de Caxias, estão deixando de ser apenas residenciais para se tornarem núcleos industriais. A prova disso está em que o valor da produção industrial dos municípios que integram a Área do Contôrno quase triplicou em 2 anos, como se vê no quadro XXXV.

XXXV — DISTRITO FEDERAL — *PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA REGIÃO GUANABARA, EM 1955*

Áreas	*Valor da Produção (Cr$ milhões)*	*% de crescimento (1953-55)*
Distrito Federal	*42.637*	*53*
Área do Contôrno	*3.550*	*179*
Duque de Caxias	1.838	202
Itaguaí	166	75
Nilópolis	339	137
Nova Iguaçu	1.101	182
S.J. de Miriti	106	194
Região Guanabara	*46.187*	*59*

Fonte: Boletins do Registro Industrial.

Orla Oriental — De um modo estrito, a indústria situada na Orla Oriental da baía de Guanabara, compreendendo os municípios fluminenses de Niterói e S. Gonçalo, não é um prolongamento da indústria carioca, como a da Área do Contôrno, mas, sem dúvida alguma, depende, em larga medida, da atividade industrial do Rio de Janeiro, como abaste-

(1) Comparando a arrecadação de impostos nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, o diretor da Associação Comercial do Rio de Janeiro, sr. Luís Cabral — em sessão de 10 de março de 1959, do órgão dirigente da Associação — declarou que a população carioca está submetida a uma carga bastante mais elevada que a paulistana, colocando-se, em 1.º lugar, no conjunto do País, com relação à contribuição tributária *per capita*, destacando impostos estaduais e municipais.

cedora de matérias-primas (cimento, papel, laminados, produtos de olaria etc.).

A industrialização da Orla Oriental teve raízes próprias, porém, intensificou-se depois da expansão industrial operada no Distrito Federal, a partir de 1930. Muito contribuiu para isso o incentivo proporcionado pelo govêrno estadual com a política de isenção ou redução de impostos para novos estabelecimentos fabris. Em geral, a sua distribuição geográfica processou-se de tal modo que as indústrias de consumo se localizaram de preferência em Niterói e as de base, em S. Gonçalo (1).

Por imposição do progresso industrial e urbano da Orla Oriental, as relações desta área com o Rio de Janeiro estão-se modificando. As deficiências do pôrto de Niterói levam a que as indústrias locais procurem abastecer-se de matérias-primas pelo pôrto da Capital da República, de onde são transportadas para o outro lado da baía através da rodovia que contorna a Guanabara. Se, no passado, as cidades da área cresceram na qualidade de subúrbios residenciais do Rio de Janeiro, hoje vivem muito em função de si mesmas e até chegam a atrair fôrça de trabalho do Distrito Federal.

Em 1955, a indústria de Niterói e São Gonçalo, alcançou os seguintes níveis, quanto ao valor da produção (2):

Municípios	*Valor da Produção (Cr$ milhões)*	*% de crescimento (1953-55)*
Niterói	1.703	68
São Gonçalo	2.163	73
Orla Oriental	*3.866*	*71*

(1) Pedro Pinchas Geiger e outros: "Urbanização e Industrialização na Orla Oriental da Baía de Guanabara", *in* Revista Brasileira de Geografia, outubro-dezembro de 1956.

(2) Registro Industrial do IBGE.

B — CARACTERÍSTICAS DA PROCURA

Na Capítulo II, vimos que o agregado econômico do consumo foi estimado em 136 bilhões de cruzeiros, no ano de 1956. Em média, cada habitante do Distrito Federal, nesse ano, utilizou bens e serviços no valor corrente de 48 000 cruzeiros. Para os níveis de consumo registrados na maioria das Unidades da Federação estas cifras denotam um padrão de vida elevado malgrado o chocante contraste entre os níveis de consumo das diversas camadas sociais da Capital Federal.

A estrutura da procura guarda uma íntima relação com os níveis de renda dos consumidores: na medida em que aumenta a renda disponível o indivíduo é levado a gastar relativamente menos na alimentação. Êste item do orçamento doméstico é, portanto, o menos elástico em relação à renda.

Para o Distrito Federal, as pesquisas de padrão de vida feitas em 1948, com famílias de comerciários, pelo Instituto de Economia da Fundação Mauá, e, em 1952, com famílias operárias, pela Comissão Nacional de Bem-Estar Social, permitem avaliar-se a composição do orçamento doméstico, encontrado em cada grupo familiar:

Itens da despesa	*Famílias de operários (1)*	*Famílias de comerciários (2)*
Alimentação	47,3	40,1
Habitação	15,0	17,9
Vestuário	8,8	15,7
Outros itens	28,9	26,3

(1) "Anuário Estatístico do Brasil — 1954".

(2) Instituto de Economia da Fundação Mauá: "Pesquisa sôbre o Padrão de Vida do Comerciário no Distrito Federal", Rio, 1949.

A forte incidência das despesas alimentares situa as duas camadas observadas entre as de baixo padrão de vida, e as diferenças entre uma e outra confirmam o que antes dissemos sôbre êstes itens da despesa do-

méstica (1). Na estratificação de salários, os comerciários situam-se em melhor posição do que os operários, tomados em conjunto, tendo, em conseqüência, um melhor padrão de vida. Daí serem menores os seus gastos relativos com a alimentação.

Os gastos com o vestuário revelam distinções mais significativas. É sabido que o comerciário, mesmo ganhando pouco, tem de manter no trabalho um mínimo de apresentação a que não está sujeito o operário. No tocante a habitação também há uma diferença sensível entre as duas camadas profissionais.

São numerosos os aspectos econômico-sociais relativos ao comportamento das populações, no seu esfôrço de sobrevivência, numa cidade como o Rio de Janeiro. O emprêgo precoce de menores, a acumulação de empregos e as atividades suplementares ("biscates"), os problemas da alimentação do trabalhador, o gasto de tempo nos transportes entre a moradia e o emprêgo etc. — essas inúmeras questões deveriam ser analisadas para um exame global do complexo problema do padrão de vida (2).

Dificuldades do abastecimento — O atendimento da procura de produtos alimentares é feito quase que totalmente, no Distrito Federal, por intermédio de importações provenientes de outras Unidades da Federação, tanto próximas quanto distantes. Isso ocorre em virtude de que a oferta local de produtos rurais, antes analisada, apenas está em condições de satisfazer uma ínfima parcela do consumo de um mercado de 3 milhões de pessoas. Os problemas do abastecimento da Capital da República, especialmente no tocante aos gêneros de 1.ª necessidade, resultam de desajustamento até aqui insanáveis, apesar da sucessão de medidas de política econômica intentadas pelos governos locais e federais, desde o período da última Guerra Mundial. Provocados em sua origem

---

(1) Em comparação com os dados referentes a 66 cidades brasileiras, pesquisados pela C.N. do Bem-Estar Social, a família operária carioca coloca-se entre as de padrão de vida mais alto, já que 40 cidades na mesma época apareciam com taxas superiores às do Distrito Federal.

(2) Remetemos o leitor para a pesquisa executada em 1946 e já citada no nosso Capítulo III, letra A.

pelo processo inflacionário, os desajustamentos no mercado de bens de consumo — alta exorbitante de preços e escassez de oferta, em especial dos produtos de alimentação — desenvolvem-se com base em alguns fatôres permanentes, que procuramos sumariar:

1 — A grande distância que separa o Rio de Janeiro dos centros abastecedores. Ao invés de ter um "cinturão verde", como seria desejável, a Capital da República está cercada por um vazio agrícola sendo levada a apelar para fontes de abastecimento situadas a centenas de quilômetros de distância;

2 — A deficiência dos transportes, não dando vazão à produção agrícola nos centros produtores, provoca irregularidades no abastecimento e normalmente onera o preço dos gêneros, obrigando o comércio a preterir o transporte barato (ferroviário e marítimo) pelo mais caro (caminhão);

3 — A precariedade das instalações da rêde de distribuição, sujeitando o abastecimento a ameaças de colapso, e impondo perdas por deterioração de mercadorias;

4 — A existência de correntes monopolizadoras na distribuição de gêneros de consumo popular. Têm sido apontados os atacadistas da Rua do Acre (cereais) e do Mercado Municipal (frutas, verduras e legumes) como responsáveis por abusos de poder econômico, que se refletiria igualmente sôbre os produtores agrícolas, desestimulando-os pela imposição de cotações anormalmente baixas para as suas colheitas;

5 — Ineficiência da política executada pelos órgãos controladores do abastecimento e dos preços (COFAP e CCA).

Para se avaliar a importância do problèma do abastecimento do Rio de Janeiro, nas atuais circunstâncias, necessário se torna dimensionar o mercado dos principais gêneros em têrmos físicos. As estatísticas, embora falhas, permitem-nos apresentar uma estimativa do consumo aparente de 12 gêneros de primeira necessidade, em 1957, com o respectivo consumo por habitante:

Gêneros	*Consumo aparente (t)*	*Consumo diário* per capita *(g)*
Arroz	132 000	123
Banha	30 000	28
Batata	72 000	68
Cebola	24 000	22
Charque	21 000	20
Far. Mandioca	42 000	40
Far. Trigo	180 000	168
Feijão	84 000	79
Manteiga	7 200	7
Milho	46 800	44
Carne	160 571	150
Leite	154 812 (1)	145

Fontes: Secretaria Geral de Agricultura, Indústria e Comércio da Prefeitura, e Conselho Coordenador do Abastecimento.

(1) Em 1 000 litros.

Pela maior freqüência, nos *stocks* dos estabelecimentos distribuidores, de alguns produtos que antes só eram consumidos habitualmente por pessoas da classe abastada (manteiga, queijo, frutas de importação e outros produtos da indústria do frio), admite-se que o padrão alimentar do carioca melhorou (1). Mas é preciso notar que o consumo dos gêneros de primeira necessidade, que formam a base da alimentação do povo, está sujeito a flutuações sensíveis.

A oscilação dos *stocks* das casas distribuidoras refletem-se em bruscas flutuações do nível do consumo. As estimativas do consumo, para o ano de 1957, assinalam as conseqüências dessa irregularidade de abastecimento sôbre o consumo anual de vários itens: aumento de 67% na cebola, de 46% no charque, e de 19% na banha e diminuição de 33% na manteiga, de 28% no milho e de 17% na batata.

(1) Míriam Gomes Coelho Mesquita: "Aspectos Geográficos do Abastecimento do Distrito Federal em Gêneros Alimentícios de Base", conferência realizada no Curso de Geografia do Distrito Federal.

Fontes de abastecimento — As principais fontes de abastecimento do Distrito Federal são as que seguem:

Rio Grande do Sul — É o maior fornecedor de arroz, notadamente do tipo *blue rose*, proveniente da zona da Depressão Central e do Litoral Lagunar, de feijão, da zona da Colônia Baixa e do Alto Uruguai, e de trigo, de Erechim. Na época da entressafra, abastece o Rio de carne congelada. Outros importantes produtos dessa origem são a farinha de mandioca, banha e charque.

São Paulo — É o maior fornecedor de batata-inglêsa. A principal área que produz para o Distrito Federal tem por centro o município de Mogi das Cruzes e estende-se, para o norte, em direção a Campinas, para o leste em direção a Taubaté, e para o oeste, segue o curso da Sorocabana. Cereal de importância que exporta é o arroz "amarelão". Dos frigoríficos de Barretos vem bastante carne congelada, na época da safra. Verduras, hortaliças, ovos e frutas consumidos na Capital da República são em parte oriundos dos municípios vizinhos da cidade de São Paulo.

Goiás — O centro-sul do Estado, compreendendo o chamado "Mato Grosso de Goiás" e o vale do Paranaíba, exporta arroz e feijão "uberabinha" para o Distrito Federal. Também remete, em quantidades apreciáveis, manteiga e charque.

Minas Gerais — As zonas do Estado mais voltadas para o abastecimento do Rio são a Zona da Mata e o Triângulo Mineiro. A primeira exporta arroz de grão médio e feijão "uberabinha", porém faz-se notar pelos fornecimentos de carne e leite. A área mais importante da bacia leiteira que abastece o Rio inclui municípios de grande produção como a de Leopoldina, Juiz de Fora, Volta Grande e Matias Barbosa. Do Triângulo vem para o Rio arroz "amarelão" e feijão "uberabinha", além de manteiga e charque.

Rio de Janeiro — É um dos fornecedores de leite e carne da Capital da República, ganhando importância com a expansão da pecuária no Vale do Paraíba. Na produção do leite destacam-se os municípios de Resende, Marquês de Valença e Três Rios. Os frigoríficos estão distribuídos pelo Vale do Paraíba (Cruzeiro, Três Rios, Barra Mansa, Mendes e Barra do Piraí) e pela Baixada Fluminense (Magé, Nova Iguaçu,

Miriti e Caxias). Os municípios de Itaguaí, Teresópolis, Vassouras e Miguel Pereira, enviam frutas e hortaliças.

Num quadro mais completo das principais fontes de abastecimento do Rio cabe mencionar Santa Catarina, como fornecedor de farinha e banha, a Bahia, de farinha de mandioca, e o Maranhão, Sergipe e Pará, de arroz.

Rêde de distribuição — Atualmente a produção e a importação de frutas, legumes, verduras e hortaliças é canalizada para 5 mercados, dos quais o mais importante é o Mercado D. Manuel, dominando perto de 80% da distribuição daqueles produtos, que são levados aos consumidores através de 23 mercadinhos, 114 feiras-livres, 14 caminhões, e centenas de quitandas.

O grosso dos cereais é distribuído para o comércio varejista através dos atacadistas da Rua do Acre. Umas poucas firmas dominam o comércio do arroz, da banha, do feijão, do charque e do milho.

A distribuição da carne é feita, em regime de monopólio, pelos frigoríficos e matadouros. O mesmo também acontece com o leite, visto que a CCPL concorre com 60% do abastecimento do produto. A usina de Triagem, dotada de maquinaria moderna, tem capacidade para receber, pasteurizar e engarrafar 20 000 litros de leite por hora e de produzir diàriamente 5 000 quilos de manteiga. A difusão do leite engarrafado foi um meio eficiente de combate à adulteração do produto.

As maiores perdas ocorridas no processo de distribuição dos produtos perecíveis verificam-se com as frutas e hortaliças. Para isso concorre a ausência de câmaras frigoríficas nos mercados e a política especulativa de certos comerciantes atacadistas. A reorganização técnica da rêde de distribuição poderá assegurar a oferta de gêneros perecíveis em nível mais regular e em melhores condições. Mas essa reorganização deverá ser acompanhada de uma descentralização do comércio atacadista.

Provàvelmente, a melhor solução para o problema será a instalação de mercados nos bairros, dotados de câmaras frigoríficas, organizados

sob a forma de sociedades de economia mista, com participação da Prefeitura.

Índice de custo da vida — Apesar de se referirem a produtos mais essenciais e de maior consumo, o índice do custo da alimentação tem avançado em progressão superior à do custo da vida, como se verifica no quadro XXXVI.

XXXVI — DISTRITO FEDERAL — *ÍNDICES DO CUSTO DA VIDA*

Anos	*Item Alimentação*	*Custo da vida*
1948	100	100
1949	105	104
1950	114	111
1951	129	128
1952	155	150
1953	183	172
1954	221	210
1955	275	259
1956	340	313
1957	391	365

Fonte: Conjuntura Econômica, dezembro de 1958.

Os preços de varejo dos gêneros alimentícios variam entre os diversos bairros da Capital. O quadro XXXVII indica-nos os preços médios de 19 produtos colhidos em 7 distintos bairros do Rio, durante o mês de maio de 1956. As variações observadas e que se não devem a falhas de coleta ou tendências esporádicas correspondem a diferenças de custo da operação de venda e a fenômenos de mercado que diferenciam os bairros abrangidos na pesquisa da Secretaria da Agricultura da Prefeitura.

XXXVII — DISTRITO FEDERAL — *PREÇOS DOS GÊNEROS ALIMENTÍCIOS NOS BAIRROS, EM MAIO DE 1956*

(em cruzeiros)

Gêneros	*Unidade de medida*	*Tijuca*	*Grajaú*	*Méier*	*Bonsucesso*	*Botafogo*	*Copacabana*
Charque	quilo	50,70	48,00	49,30	44,35	50,65	53,00
Bacalhau	quilo	73,50	69,00	66,30	64,70	72,65	80,40
Ovos	dúzia	42,00	40,00	42,00	41,00	45,40	44,30
Arroz "agulha"	quilo	21,75	19,35	20,30	19,35	14,50	16,60
Arroz "amarelão"	quilo	16,60	16,00	16,30	13,90	15,80	21,00
Arroz *blue rose*	quilo	14,70	13,00	13,50	12,75	14,50	14,10
Feijão prêto "Uberabinha"	quilo	21,00	20,00	19,90	17,50	20,40	21,00
Farinha de mesa	quilo	7,20	6,35	6,50	5,85	7,80	7,60
Batata-inglêsa	quilo	9,00	8,35	7,35	8,00	9,00	8,70
Macarrão comum	quilo	14,60	14,60	14,60	14,60	14,60	14,60
Manteiga com sal	quilo	85,00	83,35	80,00	72,70	87,70	86,70
Queijo de Minas	quilo	60,00	—	50,00	52,00	64,40	63,70
Queijo prato	quilo	70,00	—	70,35	58,00	79,40	75,00
Goiabada	lata	25,00	24,00	24,30	24,00	25,40	27,40
Marmelada	lata	25,00	21,85	21,60	21,35	24,20	24,20
Banha de porco	lata 1 kg	49,00	48,00	47,70	45,00	48,00	49,00
Gordura de côco	lata 2 kg	87,00	85,00	88,33	84,00	85,40	85,70
Café moído	quilo	55,40	55,40	55,20	54,80	56,60	56,30
Carne de boi (alcatra)	quilo	42,00	42,00	40,00	40,00	—	—

Fonte: Secretaria Geral de Agricultura, Indústria e Comércio, da Prefeitura.

C — FATÔRES DE INTERCÂMBIO

No Capítulo II, a economia do Distrito Federal ficou caracterizada como importadora de recursos, em decorrência do fato de que, normalmente, a sua balança comercial acusa deficits. No quadro XXXVIII notamos que, em 1956, o saldo negativo da balança comercial foi de 5 163 milhões de cruzeiros, resultante de um deficit de 15 650 milhões no intercâmbio com o estrangeiro atenuado por um superavit de 10 487 milhões no intercâmbio com as demais Unidades do País. Naturalmente, é a condição de entreposto comercial que proporciona ao Distrito Federal grande parte da sua renda terciária.

Dos produtos relacionados no quadro XXXIX responsáveis por 94% do valor das exportações do Distrito Federal, para o exterior, em 1956, apenas a laranja é de origem regional. A participação dos produtos estrangeiros na reexportação para o interior também é expressiva, visto que, em 1956, constituíram 20% do valor da exportação por vias internas. Quanto aos produtos nacionais, em 1956 a reexportação por via interna representou 33% do valor da exportação.

A importância das diversas modalidades de comércio pode ser vista no quadro XXXIX. As percentagens relativas a 1956 confirmam a preponderância do comércio por vias internas:

Via de comércio	*Exportação*	*Importação*
Cabotagem	8,2	20,3
Vias internas	78,7	47.4
Estrangeiro	13,1	32,3
Total	*100,0*	*100,0*

Assim, o comércio por vias internas é o mais importante para o Distrito Federal, abrangendo 79% das exportações e 47% das importações. Se bem que o Distrito Federal mantenha intercâmbio comercial, por ferrovias ou rodovias, com todos os Estados, na verdade êste faz-se quase exclusivamente com as Unidades da Federação mais próximas. Das exportações por vias internas, em 1956, 31% destinaram-se a São Paulo, 28% ao Estado do Rio de Janeiro e 19% a Minas Gerais.

XXXVIII — DISTRITO FEDERAL — *BALANÇA COMERCIAL*

(em milhões de cruzeiros

Anos	*Exportação*				*Importação*				Saldo
	Cabotagem	*Vias internas*	*Estrangeiro*	*Total*	*Cabotagem*	*Vias internas*	*Estrangeiro*	*Total*	
1940	1.354	—	657	—	1.015	—	2.108	—	—
1941	1.794	—	1.029	—	1.303	—	2.440	—	—
1942	1.840	2.915	1.839	6.594	1.476	3.322	2.362	7.160	— 566
1943	2.166	4.034	2.357	8.557	1.557	5.680	3.278	10.515	— 1.958
1944	3.146	4.789	2.162	10.097	2.608	5.955	4.259	12.822	— 2.725
1945	3.420	—	2.822	—	2.824	—	4.060	—	—
1946	4.142	7.047	2.430	13.619	3.422	7.783	5.512	16.717	— 3.098
1947	3.818	7.804	2.636	14.258	3.608	7.259	9.110	19.977	— 5.719
1948	4.636	9.210	2.871	16.717	4.178	7.099	8.604	19.881	— 3.164
1949	4.547	11.070	3.357	18.974	4.275	8.021	8.170	20.466	— 1.492
1950	4.731	12.902	4.069	21.702	4.683	9.127	7.760	21.570	+ 132
1951	5.620	—	6.308	—	5.635	—	12.652	—	—
1952	3.979	—	4.539	—	5.409	—	12.260	—	—
1953	5.192	22.801	4.923	32.916	6.977	16.122(1)	9.353	32.452	+ 464
1954	7.480	30.878	6.507	44.865	9.320	21.831(1)	17.810	48.961	— 4.096
1955	9.595	37.521	9.041	56.157	10.954	26.527(1)	20.201	57.682	— 1.526
1956	11.007	49.614	8.274	68.895	15.057	35.077(1)	23.924	74.058	— 5.163

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil e "Exportação do Distrito Federal", 1953.

(1) Estimativa baseada nos dados verificados no ano de 1950.

CAPÍTULO V

O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

A — FATÔRES DETERMINANTES DO DESENVOLVIMENTO

Nos capítulos anteriores, tivemos oportunidade de identificar os fatôres dinâmicos do processo de desenvolvimento da economia carioca e revelar os principais aspectos estruturais da produção de bens e serviços. Assim é que constatamos estar o Distrito Federal num estágio relativamente alto de desenvolvimento capitalista, — em comparação com o resto do País —, possuindo o segundo parque industrial do País.

O movimento de migrantes vindos de outras regiões do País e a condição de importador de recursos, aliada a uma alta capacidade interna de inversão, asseguraram ao Distrito Federal, no período de 1947 a 1956, a sua posição de relêvo no conjunto da economia nacional. Como decorrência do crescimento das atividades não agrícolas, o nível de ocupação chegou a crescer mais do que a população, porém a baixa produtividade do fator trabalho contribuiu para que o aumento da renda real *per capita* não fôsse acentuado.

Projeção da renda territorial — Considerando os principais fatôres determinantes do processo de desenvolvimento econômico do Distrito Federal, em futuro próximo, deveríamos estimar o crescimento da renda territorial com uma taxa ligeiramente inferior à do período de 1948 a 1956. Levando em conta que a transferência do aparelho burocrático federal para Brasília se deverá executar parceladamente, em condições de atenuar os efeitos da redução de despesas governamentais na atual Capital e que o desenvolvimento da indústria e do comércio no futuro Estado da Guanabara poderá compensar as perdas referidas, consideramos justo conservar, para o período 1957-1965, a mesma taxa de incre-

XXXIX — DISTRITO FEDERAL — *PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS PARA O ESTRANGEIRO*

Produtos	*1953*		*1954*		*1955*		*1956*	
	Quantidade (1 000 t)	*Valor (Cr$ 1.000.000)*	*Quantidade (1 000 t)*	*Valor (Cr$ 1.000.000)*	*Quantidade (1 000 t)*	*Valor (Cr$ 1.000.000)*	*Quantidade (1 000 t)*	*Valor (Cr$ 1.000.000)*
Algodão em resíduos ...	—	—	0	3	1	18	1	34
Café em grão (1) ...	3 304	4 438	2 683	5 754	3 736	7.676	3 317	6.754
Cera de carnaúba ...	1	29	1	67	1	61	0	38
Essência de pau-rosa	0	19	0	17	0	62	0	42
Ferro fundido ou gusa	—	—	—	—	21	47	9	27
Hematita	118	43	114	50	284	126	414	258
Laranjas (2)	595	67	628	132	797	199	315	64
Mentol	0	8	0	10	0	33	0	48
Minério de manganês	152	92	88	88	154	189	251	423
Óleo de sassafras	0	5	0	4	0	32	0	16
Peles e couros em bruto ...	6	56	3	82	3	66	1	48
Total ...	*4 176*	*4.757*	*3 517*	*6.207*	*4 996*	*8.509*	*4 308*	*7.710*

Fonte: Anuários Estatísticos do Brasil, 1956 e 1957.

(1) Quantidade expressa em sacas.
(2) Quantidade expressa em caixas.

mento do produto e da renda, que no período estudado neste relatório (Capítulo II).

Na hipótese otimista de que a renda real territorial cresça à taxa geométrica de 4,15% ao ano, como no período de 1948 a 1956 (correspondendo às taxas de 4,0% e 4,2%, respectivamente, para os setores secundário e terciário) a renda do Distrito Federal, em 1965, assumiria os seguintes valores, em bilhões de cruzeiros de 1956:

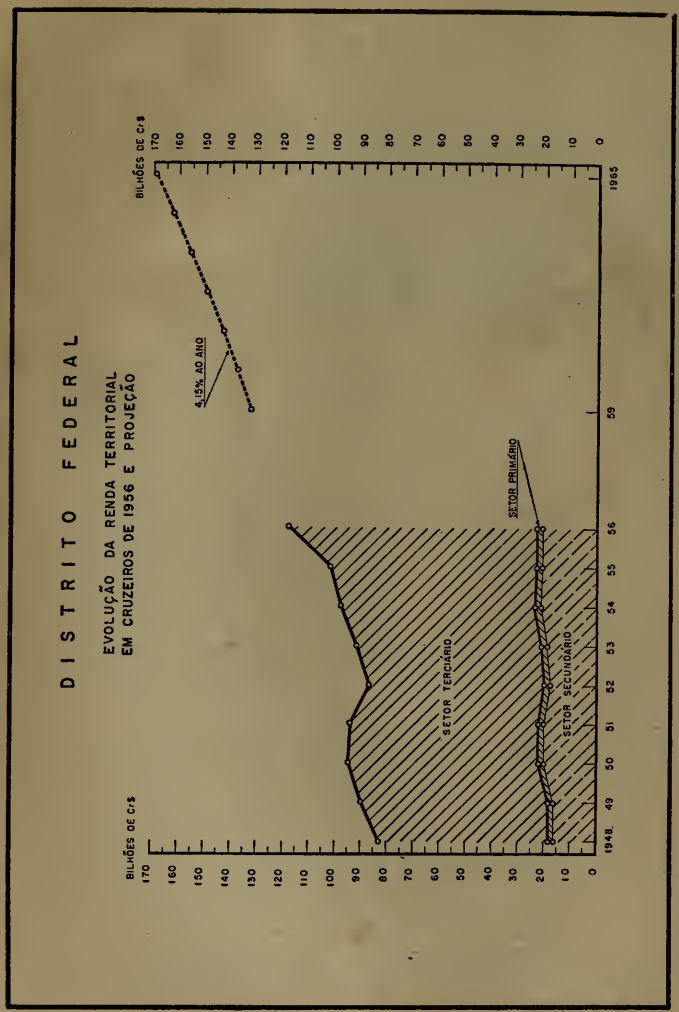
Setores	*1956*	*%*	*1965*	*%*	*Incremento (%)*
Primário	1	1	1	1	0
Secundário	22	19	32	19	+ 45
Terciário	94	80	136	80	+ 45
Total	*117*	*100*	*169*	*100*	+ 44

Não obstante o enfraquecimento da renda do Govêrno, a partir de 1960, admitimos como perfeitamente possível que o setor terciário mantenha a mesma posição relativa, com base no incremento das atividades do comércio e dos transportes.

O quadro XL retrata a provável composição do dispêndio, em 1965.

XL — DISTRITO FEDERAL — *PROJEÇÃO DO PRODUTO E DO DISPÊNDIO EM 1965*

Especificação	*Bilhões de cruzeiros de 1956*
A — Produto territorial bruto	230
B — Movimento líquido de recursos	5
C — Dispêndio (A + B)	235
D — Investimentos brutos	41
E — Consumo (C — D)	194
F — Poupança (Produto líquido — E)	24


DISTRITO FEDERAL
EVOLUÇÃO DA RENDA TERRITORIAL
EM CRUZEIROS DE 1956 E PROJEÇÃO
BILHÕES DE Cr$
4,15% AO ANO
SETOR TERCIÁRIO
SETOR PRIMÁRIO
SETOR SECUNDÁRIO
1948
49
50
51
52
53
54
55
56
59
1965

As proporções adotadas entre as variáveis e o produto territorial bruto são quase as mesmas encontradas em 1956. Apenas em relação ao movimento líquido de recursos, adotamos uma estimativa mais modesta, levando em conta a canalização de recursos para aplicação na nova Capital. A taxa de investimentos brutos é conservada sem alteração, assim caracterizando um maior esfôrço de capitalização, na fase estudada, com reflexo sôbre o agregado da poupança.

Efeitos da mudança da Capital — De acôrdo com as Disposições Transitórias da Constituição Federal, a Capital da República deverá ser mudada para o Planalto Central, esperando-se que a transferência dos órgãos superiores da Administração se efetue durante o ano de 1960. O deslocamento da sede do Govêrno do País para Brasília provocará algumas sérias modificações na vida social e econômica do Rio, embora a transferência da administração federal deva ser feita gradativamente.

As conseqüências da mudança da Capital sôbre as atividades econômicas na cidade do Rio de Janeiro não foram ainda estudadas pelos órgãos a que está afeto o problema. O debate suscitado em tôrno da transferência da sede do Govêrno Federal e das decisões sôbre o futuro da terra carioca como Unidade Federativa tem-se limitado às questões políticas. Uma forte corrente de opinião advoga a fusão do Distrito Federal com o Estado do Rio alegando razões de ordem histórica, geográfica e política. Realmente, as duas Unidades da Federação, no passado, formavam uma única Província sendo a separação justificada pelo único fato da criação do Município Neutro, sede do Govêrno Central. Por outro lado, tôda á área que cerca a baía de Guanabara constitui uma unidade econômica ainda mais acentuada pela fusão dos seus núcleos urbanos.

Há, porém, dois sérios argumentos contra a fusão pura e simples das duas Unidades. Em primeiro lugar, o ex-Distrito Federal, pela sua fôrça e influência, poderia provocar sérios desequilíbrios econômicos entre as regiões do interior fluminense, desde que fôssem identificados os seus problemas tributários, as suas administrações e as suas instituições jurídicas. Em segundo lugar, pesam fatôres psicológicos — desde o elementar "bairrismo" até um certo orgulho cívico que não é de desprezar em assuntos dessa natureza, em particular do lado da opinião

fluminense. As questões econômicas, jurídicas ou administrativas poderão ser dirimidas em texto legal, já o mesmo não acontecendo com a segunda ordem de objeções.

A fim de evitar os inconvenientes das duas soluções em debate, também se cogita de uma fórmula intermediária, com o Estado da Guanabara ampliado pela inclusão de alguns municípios (os do Contôrno) mediante um plebiscito. Com isso, o novo Estado possuiria maior harmonia de base e a economia fluminense livrar-se-ia do reajustamento forçado dos seus padrões. A seu favor vale lembrar a circunstância de que os municípios fluminenses vizinhos à Capital da República vivem desligados de Niterói e submetidos à influência absoluta da atual Capital Federal. A anexação, pois, viria consagrar uma situação de fato, apenas ajustando a divisão político-administrativa à realidade econômica.

Nos limites dêste estudo, não podemos adiantar elementos mais desenvolvidos em tôrno do importante tema, que necessàriamente deverá provocar os mais acurados estudos e debates entre os setores técnicos e administrativos, com repercussão sôbre a totalidade das populações envolvidas.

Êste livro deve ser devolvi
última data carimb

Biblioteca do Ministério da Fazenda

349-60 918.154
B823

Brasil. Campanha Nac.Aperf.Pessoal
AUTOR de Nivel Superior
Estudos de desenvolvimento regiona
TÍTULO
(Distrito Federal)

Devolver em	NOME DO LEITOR

349-60

Brasil Campanha

Bolso de Livros - D.M.F. - 1.369